



Bf

725/629

NAGYBUDAPEST ÁLTALÁNOS RENDEZÉSI TERVE

19

ÁLLAMI ÉPÍTÉSTUDOMÁNYI
ÉS TERVEZŐ INTÉZET

48

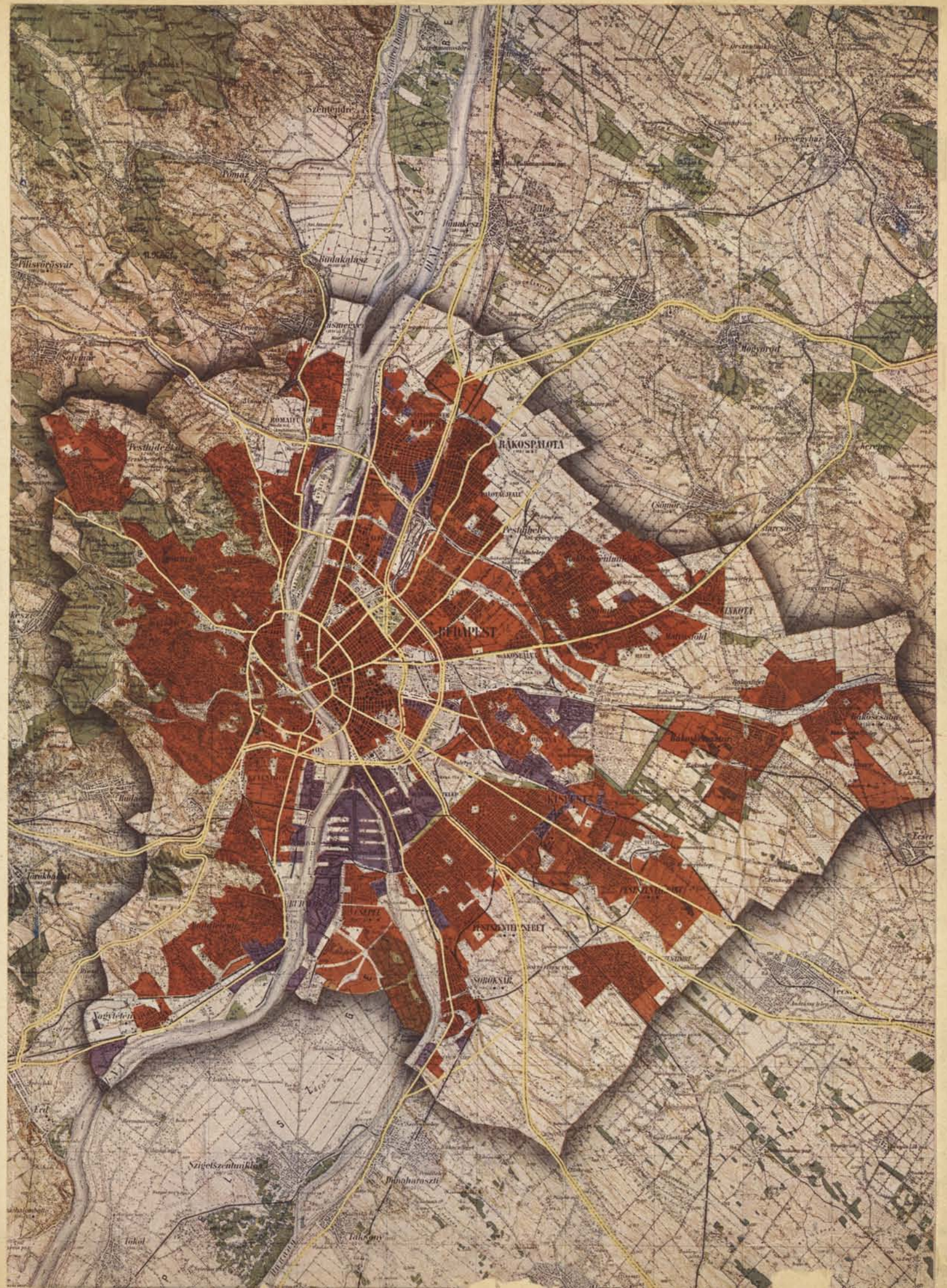
Nagy-Budapest általános rendezési tervének áttekintő térképe.

A térképen az összefüggő települési egységet képező Nagy-Budapestnek környezetében való elhelyezkedése látszik. Piros színnel vannak feltüntetve a tervezett lakóterületek, lila színnel az ipari területek, míg a be nem épített területek, erdők, parkok, temetők stb. a térkép eredeti színében maradtak, a sárga színű vonalak a tervezett főutvonal hálózatát jelzik.

Nagy-Budapest lakóegységei.

A korszerű városrendezés arra törekszik, hogy a nagyvárost kisebb egységekre bontsa úgy, hogy az ezen belül lakó emberek szociális, kulturális és üdülési szükségleteit lehetőleg az egység területén belül biztosítsa és az egység lakosságának közösségi együttérzését kialakítsa. Iskolák, rendelőintézetek, kulturintézmények, közigazgatási épületek elhelyezése szerves része egy-egy ilyen városegység tervének. Az egység határai rendszerint főutvonalak, amelyek az egyes egységeket egymástól elválasztják.

A terv Nagy-Budapestet 127 lakóegységre bontja, ezek az egységek a részletes rendezési terv és a kerületi beosztás alapjai.



1976

1985

B/ $\frac{725}{1010}$ / 629

Készült az Építéstudományi és Tervező Intézet Területrendezési osztályán

Tervezték: Preisch Gábor,
Ruisz Rezső,
Karafiáth László,
Kismarty-Lehner Gyula.

A grafikai munkát végezték: Mester Sándor,
Ormosi Ferenc,
Maschefszy Ferenc,
Friedrich Marianne,

Tipografizálta: Szántó Tibor.

A terv a különböző közületek, intézmények és szakemberek korábban végzett munkáinak felhasználásával készült. Így felhasználta elsősorban Budapest székesfőváros 1940. évben megjelent és az 1946. évben kiegészített és módosított városfejlesztési programját, továbbá különböző környéki városok és községek városfejlesztési programját. Szorosan kapcsolódott a Fővárosi Közmunkák Tanácsa városrendezési osztályának 1945—47. év között végzett előkészítő munkájához. A munka a Budapest Székesfőváros III. ügyosztálya, a Budapesti Építésügyi Főigazgatóság szakembereivel való együttműködéssel, valamint a környéki városok és községek illetékes közegeinek meghallgatásával készült. A közlekedési kérdések letárgyalásánál közreműködtek a Közlekedésügyi Minisztérium, az ipari kérdések letárgyalásánál pedig az Iparügyi Minisztérium szakemberei. Az ÉTI. Területrendezési osztályának különösen segítségére voltak a tervezés során Dr. Harrer Ferenc egy. ny. r. tanár, Benkhardt Ágost építészmérnök, Granasztói Pál min. tanácsos, Hönsch László min. o. tanácsos, Szimély Károly főtanácsos, Vásárhelyi Boldizsár műegyetemi ny. r. tanár.

Székesfőváros, Budapest, V. kerület, Honvéd utca 10. szám. — Felelős nyomdavezető: Nedeczky László.



! Hloch István
építészmérnök

6

BEVEZETÉS

A tőkés termelési rendszerben a korszerű és egyben reális városrendezési terv kialakítható nem volt. A részleg gondolatok, vagy egyéni érdekek szolgálatában állottak, vagy megvalósításuk a különböző magánérdekek miatt illuzórikussá vált.

A szocialista gazdálkodás ezzel szemben, amely a befektetéseknek nemcsak mennyiségét, hanem helyét is tervszerűen meghatározza; lehetővé teszi, hogy a városrendezési terv a város lakosságának tényleges érdekeit szolgálja; a város „üzemének” elhelyezését gazdaságosan oldja meg és biztosítja e mellett az összes egészségügyi és szociális szempontokat. A dialektikusan gondolkozó városrendező a várost nem csupán helyi szempontból, a helyi érdekek szemüvegén keresztül látja, hanem mindig, mint egy nagyobb egység részét; a város tervezésénél, területének kijelölésénél, úthálózatának kialakításánál, iparüzemeinek elhelyezésénél elsősorban a környezet érdekeit és az országos érdekeket veszi tekintetbe. E mellett tervét nem tekinti változtathatatlan, örökidőkre szóló elgondolásnak, feladatát a fejlődés irányvonalának felismerésében és annak alkalmazásában látja. Ezért készíti elsősorban általános rendezési tervet, amelynek egyes részleteit a mindenkor adott helyzetnek, a fejlődés ütemének és kívánságainak megfelelően kell kidolgozni.

Az alábbiakban ismertetett terv fenti alapelveken felépülve, az első olyan terv, amely Nagy-Budapestnek, mint egységes egésznek általános tervét dolgozza fel. Tekintetbe veszi az adott helyzetet és reálisan mérlegeli a jövő fejlődési lehetőségeit. Alapja a három- és öt-éves tervek során részletesen kidolgozandó építési befektetések terveinek. (Közlekedési, ipari, települési terveknek.)

A terv éppen ezért nem csupán városrendezési elgondolás, hanem az illetékes közlekedési, ipari szakemberekkel letárgyalt gazdasági elgondolás is. Végső állapotában nyilvánvalóan hosszabb — kb. egy emberöltő távlatát mutatja. A városrendezés azonban a maga összefüggéseiben annyira tömörült és összetett folyamat, hogy rövidebb időre nem tervezhető. Meg kell lennie annak a hosszabb időre terjedő elgondolásnak, amelyhez a rövidebb ütemek alkalmazkodhatnak. Már ebben a tervben is igyekszünk rámutatni lehetőleg mindenütt a megvalósítás kívánatos sorrendjére.

A terv számol Nagy-Budapest földrajzi helyzetével, történelmi kialakulásával és meglévő gazdasági, ipari, telepítési és forgalmi adottságaival. Nagy-Budapestet egymásra utalt, különböző településekből álló egységes egésznek tekinti és kijelöli azt a szerepet, amelyet ennek az egésznek egyes részei Nagy-Budapest ipari, telepítési, közlekedési rendszerében betöltenek. Ez az elgondolás nem jelent tagolatlan nagyváros kialakítását, sőt inkább olyan módon igyekszik a feladatot megoldani, hogy a város egyes részei, város-egységei a lehető legnagyobb helyi gazdasági és kulturális önállósággal bírjanak. Azonban helyi önállóságuk legnagyobb mértékű kifejtése mellett gondoskodik arról, hogy az egyes településeknek a Nagy-budapesti együttesben határozott szerepük legyen. Ez oknál fogva a terv, amikor egyrészt Nagy-Budapesten belül a közlekedés, ipar, telepítés kérdéseit egész összefüggésében együttesen tárgyalja, másrészt lerögzíti az egyes városrészek, települési egységek szerenét és önálló városrendezési problémáit.

Az 1937. évi VI. tc. Magyarország egyes városaira és községeire kötelezővé tette a városfejlesztési program és az általános rendezési terv elkészítését. E törvény alapján a háború előtt elkészültek Budapestnek és a budapestkörnyéki különböző városok és községek egyes részének városfejlesztési programjai, míg az úgynevezett általános

rendezési terv elkészítését a szükséges műszaki személyzet hiánya nem kevésbé hátráltatta, mint a koncepció elégtelensége.

A hivatkozott törvény cikk 2. §-a azokat a településeket, amelyek Budapesttel egybefüggően alakultak ki, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának hatáskörébe utalta azzal a céllal, hogy a városrendezés minden vonatkozásában egységes irányítás jusson kifejezésre. A törvény ezzel megadta a módját annak, hogy Nagy-Budapest városrendezési terve elkészüljön, figyelembe véve a környező városok és községek kívánságait és adottságait és ezzel Nagy-Budapest összefüggő egésze egységesen alakíttassék ki.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa a nyert felhatalmazás alapján valóban foglalkozott is a környező városok és községek fejlődési lehetőségeivel, mégis a felszabadulásig az övezeti beosztáson túl alig jutott.

A felszabadulás után a Fővárosi Közmunkák Tanácsa kialakította Budapest és környéke összefüggő városfejlesztési elgondolását. Elfogadta Nagy-Budapest és Budapest-vidék területi meghatározását, a telepítési elgondolás alapelveit és a közlekedési hálózat kialakításának irányvonalait.

Budapest székesfőváros törvényhatósági bizottsága 1947. januárjában elfogadta Budapest városfejlesztési programját, ugyancsak elkészültek a Fővárosi Közmunkák Tanácsának felhívására Rákospalota, Pestszentlőrinc, Pestszenterzsébet, Budafok, Nagytétény és Pestszentimre városok, illetve községek városfejlesztési programjai. A közlekedési kérdések megoldása érdekében a Közlekedésügyi Miniszter 1946. júliusában munkabizottságot alakított, melynek hatáskörét a Miniszter kiterjesztette az országos főközlekedési útvonalak és a nagy-budapesti forgalmi úthálózat csatlakozásainak megállapítására.

Egyúttal a Fővárosi Közmunkák Tanácsa városrendezési osztálya megkezdte Nagy-Budapest területfelhasználási tervének és főforgalmi úthálózatának tervezését, erre vonatkozóan egy alapjavaslatot dolgozott ki. Ez a munka azonban, a különböző szakszervekkel és minisztériumokkal való egyeztetés elhúzódása és a megoldandó kérdések nagy számának tisztázatlansága miatt befejezést nem nyert.

Közben a tervgazdálkodás bevezetése halaszthatatlan feladattá tette a városrendezési tervek elkészítését, nemcsak Budapest területére, de országos viszonylatban is.

Ilyen körülmények között vette át az Építéstudományi Központ 1948. március hónapban a feladatot az Építésügyi Miniszter utasítására. Az Építéstudományi Központ, majd jogutódja az Építéstudományi és Tervező Intézet elsősorban tisztázta a nagy-budapesti rendezési terv feladatát és alapelveit, és ennek ismeretében revízió alá vette az F. K. T. által végzett munkákat. Az összes Nagy-Budapesthez tartozó városokkal és községekkel — kérdőívek, kiszállások és a helyi hatóságokkal való közvetlen érintkezés útján — tisztázta az egyes települések helyszíni adottságait és kívánságait, a Közlekedésügyi Minisztérium illetékes osztályaival letárgyalta a vasúti, vízi, légi és közúti közlekedés kérdését, az Iparügyi Minisztérium megbízottaival letárgyalta az ipari telepítés kérdéseit.

E tárgyalások alapján analízálta a jelenlegi helyzetet, a jövő szükségleteit, összevetette a különböző igényeket és végül elkészítette az itt bemutatott tervet.

Amikor az alábbiakban Nagy-Budapest általános rendezési tervét tárgyaljuk, Nagy-Budapest alatt azt a területet értjük, amely Buda-

pest, Albertfalva, Budafok, Budatétény, Csepel, Kispest, Mátyásföld, Nagytétény, Pesthidegkút, Pestszentimre, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Pestújhely, Rákospalota, Rákosszentmihály, Rákoscscaba, Rákosliget, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Cinkota, Sashalom, Soroksár, Újpest megyei városok, ill. községek területét, továbbá Békásmegyer községnek Csillaghegy nevű részét, Nagykovácsi községnek Pesthidegkúttal szomszédos és Vecsésnek Pestszentlőrincsel egybeépült részét foglalja magában.

Nagy-Budapest területéhez tartozó városok és községek előkészítő munkáiról, városfejlesztési programjáról, az általános rendezési tervekről az alábbi táblázat nyújt áttekintést.

Város, község	Városfejlesztési program	Általános rendezési terv
Újpest	FKT. 1939	nem teljes
Rákospalota	1946	nincs
Kispest	1949	FKT. úthálózat
Pestszentlőrinc	1946	nem teljes
Pestszenterzsébet	1949	1939
Budafok	1947	nincs
Pestújhely	—	nincs
Sashalom	—	nincs
Rákosszentmihály	3 éves terv	nincs
Cinkota	—	nincs
Soroksár	1946	nincs
Rákoscscaba	3 éves terv	nincs
Rákosliget	—	nincs
Rákoshegy	FKT. 1942	nincs
Rákoskeresztúr	—	nincs
Békásmegyer	megsemmisült	megsemmisült
Pestszentimre	1948	FKT. 1943
Nagytétény	1947	nincs
Budatétény	—	nincs
Pesthidegkút	—	nincs
Albertfalva	—	—
Csepel	—	nincs
Mátyásföld	—	nincs

NAGY-BUDAPEST GAZDASÁGFÖLDRAJZI HELYZETE ÉS KIALAKULÁSA



Az általános rendezési terv elkészítése előtt tisztázni kellett Nagy-Budapest földrajzi és gazdasági adottságait, jelentőségét, kialakulását és fejlődési lehetőségeit.

A mellékelt térkép (Nagy-Budapest Középeurópában) jól mutatja, hogy azok a települési gócek, amelyek egyrészt nyugat felé az iparvidékeken, másrészt kelet felől a Duna völgyében kialakultak, Budapest tája felé sűrűsödnek. Budapest centrális helyzete — amit a vázolt vasút, főforgalmi- és repülőutak sűrűsödése mutat —, ugyan- csak arról ad tanúságot, hogy annak a tájnak, amit Nagy-Budapest névvel jelölünk, fokozottabb jelentősége van. Eltekintve a nyugat felé sűrűsödő ipari gócektől, Budapest jelentősége a Duna-medencében szembetűnően kiugrik. A kiépített vasútvonalak és főforgalmi utak is ebben az irányban sűrűsödnek.

Nagy-Budapesten a népességnek, az útvonalaknak és ipari termelésnek európai vonatkozásban is olyan tömörülése tapasztalható, ami a város jelentőségét minden körülmények között biztosítja. Fokozott mértékben áll ez a helyzet magyarországi vonatkozásokban. Magában véve az a tény, hogy Nagy-Budapest területén az ország népességének 19.5%-a él, a népsűrűség pedig 2.029.7 lélek/hektár volt az 1941. évi népszámlálás szerint, bizonyítja Nagy-Budapest különleges helyzetét és súlyát.

IPARI JELENTŐSÉG.

Nagy-Budapest tömörülésében fokozott jelentősége van az iparnak és az ezzel kapcsolatos foglalkozásoknak. Amíg az ország népességében az iparforgalmi foglalkozások aránya csak 31.0%, addig Nagy-Budapesten ezekre a foglalkozásokra a népesség 66.9%-a jut. Ugyancsak magas a kereskedelmi életben foglalkoztatott népesség száma. Az országos 5.4%-al szemben Nagy-Budapest aránya: 14.5%.

Nagy-Budapestnek ipari jelentőségére nézve jellemző, hogy Magyar-ország

Vas- és fémiparának	66%-a,
Gépgyártásának	78%-a,
Fonó- és szövőiparának	63%-a,
Élelmiszeri iparának	61%-a,
Ruházati iparának	83%-a,
Vegyészeti iparának	77%-a,
Papír-iparának	84%-a,
Sokszorosító és műiparának	88%-a

Budapest területén helyezkedik el a foglalkoztatott munkások száma alapján. Függetlenül attól, hogy gazdasági és állampolitikai célok az ipar decentralizációját indokolják, a meglévő iparnak lebontása és áthelyezése a jövőben is aligha következhet be és legfeljebb arról lehet szó, hogy az általános országrendezési tervek segítségével az ipar arányosabb elosztását biztosítsuk Magyarországon területén. A meglévő iparnak nagy-budapesti tömörülése hosszú időn keresztül változatlanul fenn fog maradni.

Nagy-Budapest ipari helyzetének alapja Budapest földrajzi elhelyezkedése Magyarországon területén. Az ország határai keletre és nyugatra a fővárostól csaknem egyforma távolságban fekszenek. Budapest pontosan közepén fekszik annak az iparvonalnak, amely a Balatontól északra kezdődik és Miskolc felett az Ózd vidéki iparte-pekben végződik.

Az ország ipari tengelye délnyugat, északkeleti irányban Budapest helyén metszi a Dunát, ami által legfontosabb csomópont jelentősége még inkább kiemelkedik.

FORGALMI HELYZET.

Nagy-Budapest centrális helyzete Középeurópában forgalmi viszonylatban is megnyilvánul, a vízi, légi, közúti és vasúti forgalom Nagy-Budapestre centrálisan törekszik. A vízi forgalom tekintetében Budapest a folyam-tengerjáró hajók közlekedési lehetőségének felső határán fekszik, a Középeurópán áthaladó légi forgalom Budapestet el nem kerülheti. Nagy-Budapest a közúti forgalomra vonatkozólag is fokozott jelentőséggel bír, mert a porta orientális és a porta occidentális közötti utak, ugyanekkor az északkelet és délnyugat közötti topográfiai kapuk közötti utak metszéspontjai Budapesten haladnak át. A vasútvonalak is úgy létesültek, hogy Európa keleti és nyugati összeköttetéseiben Budapest fontos csomópontként szerepel.

Az ország forgalmi útvonalait és vasútvonalait térképmellékletünk (Nagy-Budapest a tájban) mutatja, ezek is legnagyobb részben Nagy-Budapest felé sűrűsödnek és itt keresztezik egymást.

Különösen érdekes eredményt mutat a főközlekedési úthálózat terhelésének vizsgálata. Az utak tonnatelvése már Budapest-vidék határán erősen emelkedik (l. térképmelléklet), különösen felszökik azonban Nagy-Budapest határától kezdve. Az utak legnagyobb részének forgalma belső forgalom, a Budapesten átmenő közúti forgalom pedig aránytalanul kicsiny a Budapestre beérkező forgalomhoz képest. Nagy-Budapest nemcsak ipari és kereskedelmi csomópont, de ezenkívül az ország fővárosa, tehát igazgatási centruma és kulturális életének központja, azonkívül Európa egyik legjelentősebb fürdővárosa, a budai hegyvidék pedig elsőrangú üdülőtérlet.

ÉGHAJLAT.

Nagy-Budapest meteorológiai viszonyaira vonatkozólag Budapest 1940. évi városfejlesztési programja nyújt áttekintést, az ezzel kapcsolatos kérdéseket dr. Réthly Antal 1947-ben megjelent könyve „Budapest éghajlata” részletesen tárgyalja. A széljárás kérdésében kiemeljük az északnyugati és nyugati szelek gyakoriságát, valamint a déli és délkeleti szelek kisebb turbulenciáját, tehát erősebb szennyező hatását. A napsugárzás adatai még városrendezési és beépítési szempontból részletes feldolgozásra szorulnak.

TALAJVISZONYOK.

A talajviszonyok és általában tekintetében részletes adatokat Horvitzky Henrik 1935. és 1939. évben megjelent művei nyújtanak, de oly

munka, amely a talajviszonyokat építkezés szempontjából kielégítően tárgyalná, nincsen és különösen hiányoznak az adatok Nagy-Budapestnek a fővároson kívüli területeiről.

Budapest 1940. évi városfejlesztési programja sehol sem látja indokoltnak oly területek kijelölését, amelyeken az altalaj minősége miatt az építkezést ki kellene zárni.

A valóságban a budapesti talajviszonyokban igen nagy eltérések vannak. A budai oldal hegyvidékén csúszó agyagréteg előfordulások, a pesti oldalon a Duna volt mederrészeinek területén tőzeg és iszaprétegek nehezítik az építkezést, míg a város nagy részében különösen a Lágymányoson az agresszív talajvíz előfordulásai okoznak nehézségeket.

Térképmellékletünkben (Budapest topográfiai helyzete) feltüntetjük az áradásos és talajvízes területeket, meg kell azonban jegyeznünk, hogy ez utóbbiakra sem állnak pontos adatok rendelkezésre.

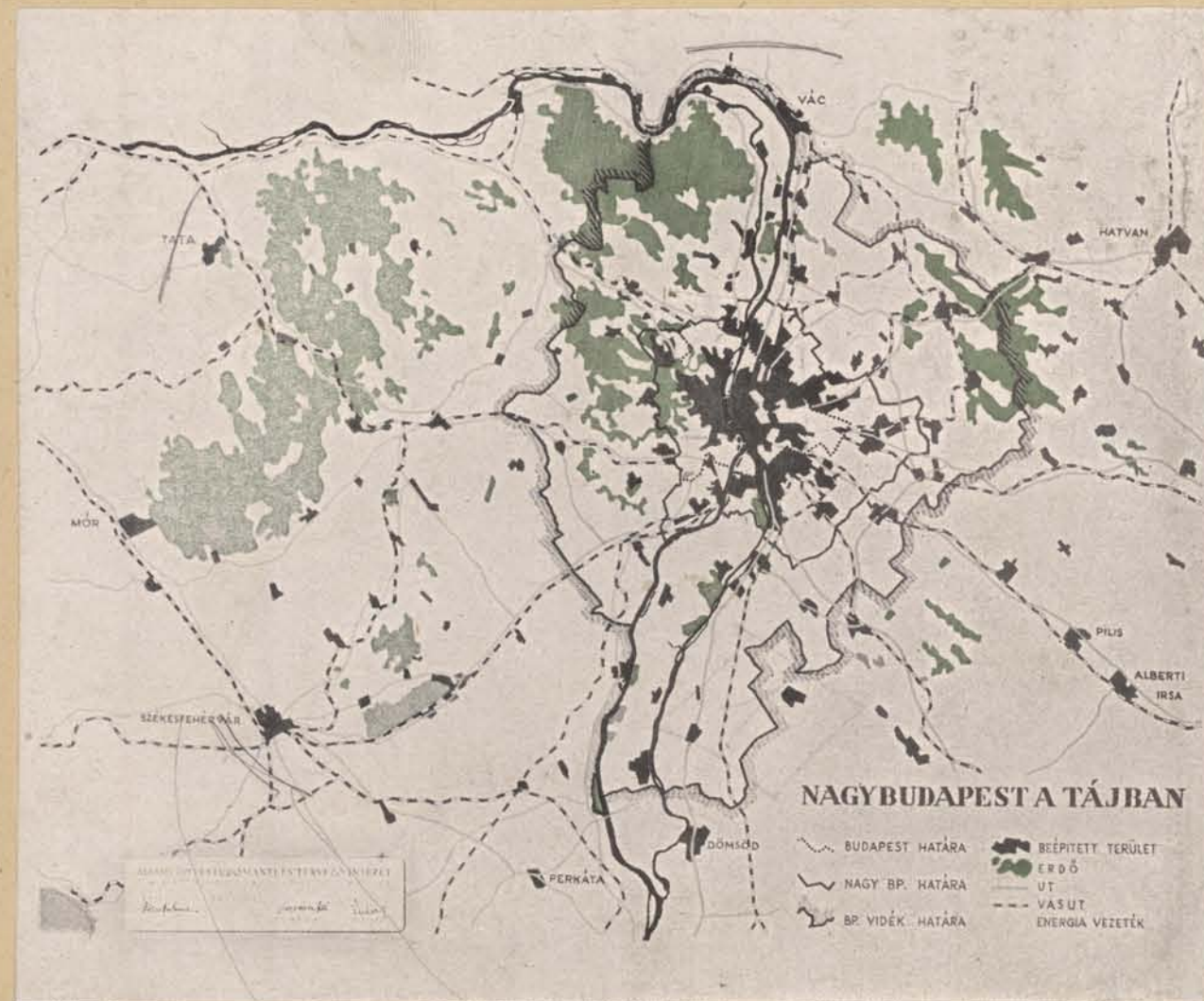
Mindent összefoglalva meg kell állapítani, hogy Budapest geológiai viszonyai még alapos feltárássra szorulnak ahhoz, hogy az építkezések helye e viszonyok ismeretében pontosan irányítható legyen.

TAJALKAT.

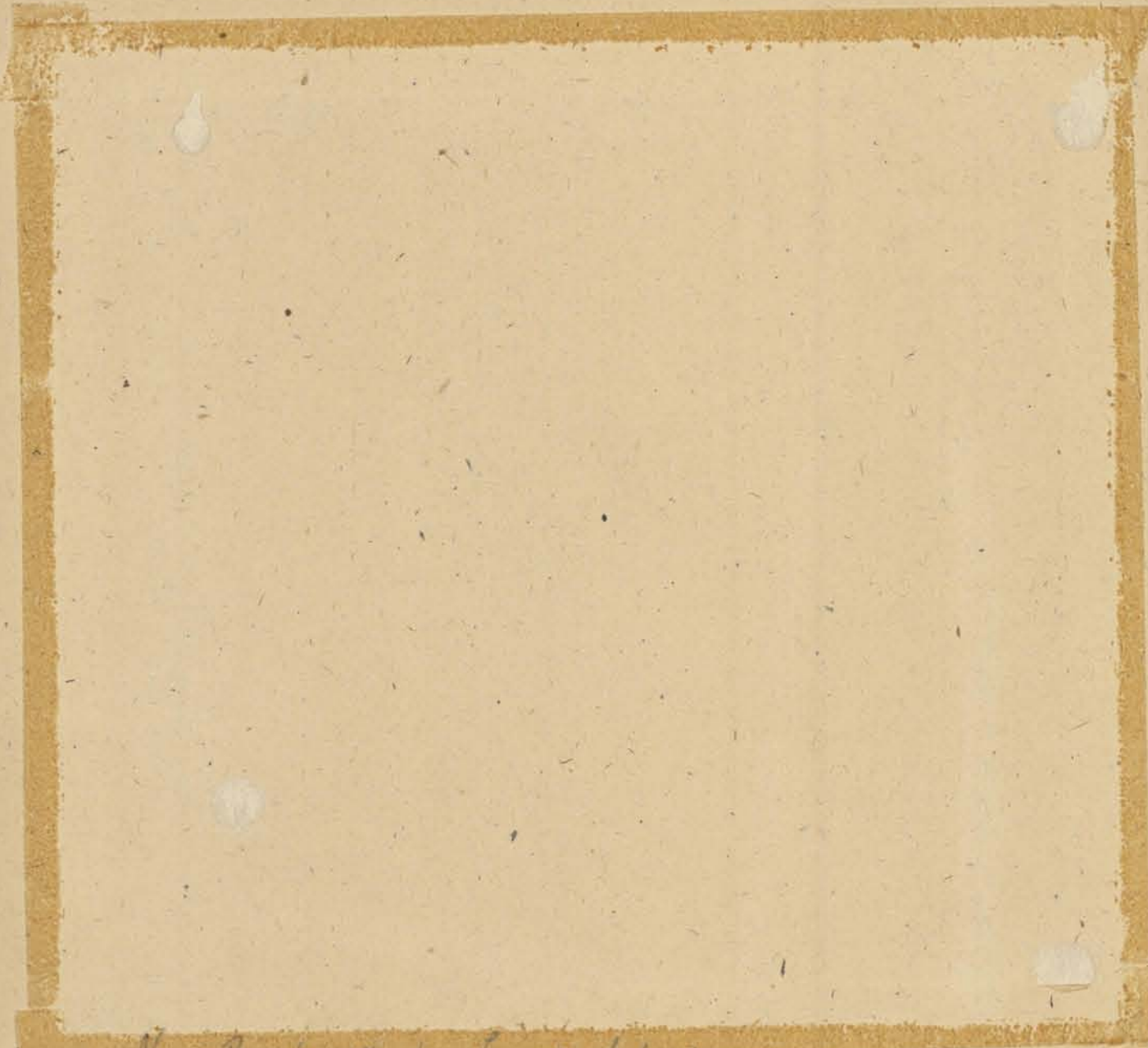
A tájalkatról szintén Budapest topográfiai helyzete c. térképmellékletünk nyújt áttekinthető képet. A Duna-menti 110 m. tenger színe feletti magasságot megközelítő sík terület a pesti oldalon a város központja felé széles, északra és délre keskenyedő sávot alkotva, nagyjából követi a legrégebbi és ma is legsűrűbb település határvonalát. A budai oldalon ez a szintmagasság északon az Óbudai, délen a Lágymányosi területen folytatódik és a dunai szigeteket magában foglalja.

A budai oldalon ebből a sík területből a három hegyecsoporthoz, északon a Várhegy, Rózsadomb, Hármashatárhegy, középtű a Gellért-hegy, Sashegy, Szabadsághegy, délen a ténylegi fensík emelkedik ki, míg a völgyvonulatokat északról dél felé az Aranyhegyi-árok, Ördög-árok, Irhás-árok és a Rózsavölgyi-árok jelzik. E hegyvidék keleti lejtőit lakótelepülésre kiválóan alkalmasak, míg az 500 m. tenger színe feletti magasságig emelkedő hegyek, tájképi szépségükkel a mélyebb részeketől eltérő klimatikus viszonyaikkal kitűnő nyaraló és téli sport-helyek.

A pesti oldal terepszintje kelet felé lassan emelkedik és Nagy-Budapest határán eléri a 200 m. tenger színe feletti magasságot. Két patak mélyebb, részben áradásos, talajvízes területe (Szilas-patak, Rákospatak) tagolja és adja az egész területnek északnyugatról, délkeletre húzódó jellegét és befolyásolta ezáltal úgy az úthálózatot, mint a település kifejlődésének irányát.



5 2
határozatával
Büsti afflörin
Bp. története



Nagy-Budapest történeti térképe

A VÁROS KIALAKULÁSA.

Az általános rendezési terv készítéséhez figyelembe kellett venni a város eddigi fejlődésének irányvonalát, mert a jelenlegi helyzet ismerete nem lehet teljes a történeti kialakulás ismerete nélkül. Nagy-budapesti viszonylatban a városfejlődést elég 100 éves távlatban tekinteni. Az ókori és középkori városoknak területe a múlt század közepéig csaknem változatlan formában állt és a várost körülvevő falak szabták meg fejlődését.

Budapest 100 évvel ezelőtt három magból állt. Budán a Vár, Vízváros és Krisztinaváros területe volt lakott, északon Óbuda egy kisebb része, míg a pesti oldalon a Kiskörút által határolt területek. A kivezető útvonalak mellett már ebben az időben is kisebb települések jöttek létre, miután a város fejlődése a szűkre szabott középkori területen lehetetlennek bizonyult. Még az 1857. évi népszámlálás adatai szerint is Budapest ebből a belső magból állt és környékén néhány majortól és mezőgazdasági településtől eltekintve lakott területeket egyáltalán nem találunk.

Érdekes megfigyelni, hogy a középkorban kialakult városmag mennyire követi a topográfiai térkép +110 m-es szintjének vonalát és az addig kialakult úthálózat mennyire szerves része a fejlődésnek.

Elsősorban Budapestnek, később Nagy-Budapestnek rohamos fejlődése, a kapitalizmus Magyarországon való kialakulásával egyidejűleg indult meg.

Budapest központi helyzete és közigazgatási szerepe ide vonzotta az ipart és állandó bevándorlási folyamatot indított meg. Az 1880. év körül indult meg az északi és déli peremvárosok; Újpest, Soroksár fejlődése. Budapest külső területei közül először Kőbánya alakult ki, úgy, hogy Nagy-Budapest területén az első vasútvonal is Kőbánya és Kálvin-tér között épült ki függővasút formájában még a szabadságharc előtt. A középkori városmagból a fontosabb főközlekedési utak mentén egyes települési nyúlványok alakultak ki. Különösen a Váci-út mentén épült ki a legtöbb épület, jórészt kisebb ipartelepek, így a település első kiterjedése kifejezetten északnak mutatott. Az 1880-as évek után a fejlődést a kiépülő vasútvonalak, helyi érdekű vonalak és az ezek nyomán felépülő telekspekuláció jelzik. Az a körülmény, hogy a századforduló előtt a budapesti közúti vasút építésére új társaság alakult, magával vonta, hogy a meglévő vasútvonalakkal párhuzamosan versenyvonalak létesültek. Ezzel egyidejűleg a gőz- és lóvonatású hálózat villamosítása indult meg és ez méginkább szétszórta Budapest belső területének lakosságát és újabb települési területeket csatolt az eredeti városmaghoz.

Ettől az időtől kezdve a főváros településének természetes fejlődése úgyszólván megszűnt és a város nagyrészt mesterségesen aszerint fejlődött, hogy hol voltak nagyobb parcellázható területek. A spekuláció hatására indultak fejlődésnek a délkeleti és keleti városrészek, így elsősorban Kispest, Erzsébetfalva (Pestszenterzsébet), Rákospalota, később Pestszentlőrinc, míg Csepel fejlődése az oda-települt ipartelepülés hatására kezdődött.

A telekspekuláció okozta Sashalomnak egyébként indokolatlan ug-rásszerű fejlődését, ugyanúgy, mint a budapesti ipari és települési göcöktől közlekedésileg igen távol eső Rákosszabab, Rákosszent-mihály, Rákoskeresztúr hirtelen növekedését. Ennek következménye az volt, hogy évtizedek fejlődése után magának a városmagnak növekedése visszamaradt és a környék gyorsabban fejlődött, mint maga Budapest.

Fentieket a következő táblázat bizonyítja:



NAGY-BUDAPESTRE BEVEZETŐ ORSZÁGUTAK TERHELTSÉGE



NAGY-BUDAPEST BEÉPÍTETTSÉGÉNEK FEJL.

A LAKOSSÁG SZÁMÁNAK %-OS NÖVEKEDESE A BUDAPESTKÖRNYÉKI VÁROSOKBAN.

Megnevezés:	1869- 1880	1880- 1890	1890- 1900	1900- 1910	1910- 1920	1920- 1930
Budapest	32.31	36	45.50	20	6.5	8.2
Újpest	74	102	77	41	2	16
Rákospalota	18	52	86	114	43	19
Kispest	—	150	116	210	69	26
Pestszentlőrinc	12	24	138.9	31	52	128
Pestszenterzsébet	55	245	228	96	31	69
Budafok	8	25	39	51	25	44

Az összehasonlításból láthatjuk, hogy a környéki városok nagyobb szaporulatot mutatnak százalékos értékben, mint maga az anyaváros. A két északra elterülő várossal szemben a déli települések rohamosabb növekedést mutatnak. Ez megfelel annak az általános irányzatnak, melyet Európa többi folyammenti városában is tapasztalhatunk és amely abban nyilvánul meg, hogy a város fejlődésének iránya azonos a folyó irányával.

A városfejlődés minden periódusában nagy különbség mutatkozott a pesti és a budai oldal között. Ennek oka elsősorban a közlekedési helyzetre vezethető vissza. A budai oldal domborzati viszonyai miatt a közlekedés irányai kötöttek és a csatlakozó települések területe korlátozott, ezért leglassúbb fejlődés a pestkörnyéki városok között Budafokon észlelhető.

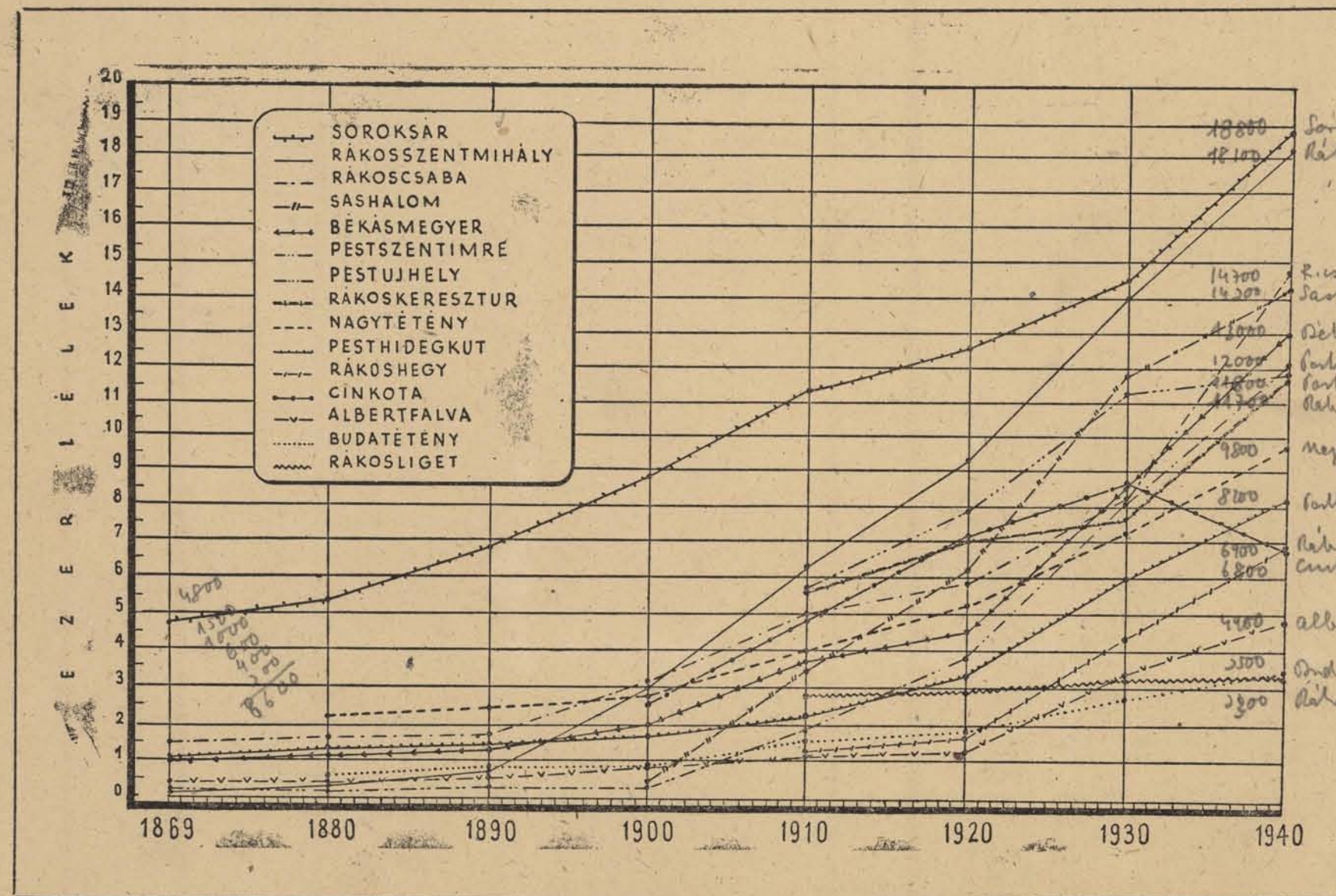
A népesség növekedéséről a mellékelt grafikonok adnak áttekintést.

A NÉPSSÉG FOGLALKOZÁS SZERINTI MEGOSZLÁSA.

Nagy-Budapest jelenleg 1,720.662 főnyi lakosságának 67.7%-a; 1,164.963 lakos Budapesten (884.323 lakos Pesten, 280.731 lakos Bu-

dán) él, a Nagy-Budapesthez tartozó peremvárosok és községek lakossága 555.700 fő. A népesség foglalkozás szerinti megoszlásának grafikonjai az ipari lakosság túlnyomó jelentőségét és a mezőgazdasági népességnek néhány kisebb település kivételével — elenyésző voltát mutatják. Magában Budapesten kb. 40.9% az iparban foglalkoztatott lakosság (kereskedők és eltartottak) arányszáma. Az iparban foglalkoztatottak aránya Nagy-Budapest külső településeiben általában magasabb, mint magában a közigazgatási értelemben vett Budapesten. A legmagasabb Csepelen (78.8%), de százalékos értéke kiemelkedik Soroksáron, Pestszentimréen, Pestszenterzsébeten, Kispesten, Budafokon, Újpesten, Rákospalotán és Pestszentlőrincen is.

A mezőgazdasági népesség viszonylag magasabb aránya feltűnő Rákoskeresztúron, Rákoscsabán és Cinkotán, de még ezekben a községekben sem éri el az összlakosság 1/4-ét és ugyanakkor az iparforgalommal foglalkoztatott népesség többsége itt is kimutatható. Részben ez is oka volt annak, hogy ezeket a településeket az általános rendezési terv szempontjából Nagy-Budapest területéhez számítottuk.



A népesség foglalkozás szerinti megoszlásának fejlődése a város fejlődése során lényeges változásokon ment keresztül. Azok a községek és városok, ahol a lakosság többsége mezőgazdasági foglalkozású volt (Rákospalota, Cinkota, Rákos-vidéki községek) hosszú időn keresztül mezőgazdasági népességgel többségben voltak. Azok a települések, amelyek újonnan keletkeztek (pl. Újpest, Pestszenterzsébet, Kispeszt) eredetileg is nagyobb arányú iparforgalmi foglalkozású népességgel bírtak. A mezőgazdasági népesség aránya az előbb említett községek csoportjában az új vasútvonalak kiépítésével arányosan csökkent.

A NÉPESÉG TERÜLETI ELHELYEZKEDÉSE.

Nagy-Budapest lakosságának a település területén való elhelyezkedésére vonatkozólag térképmellékletünk (Nagy-Budapest laksűrűsége) szemlélteti a betelepültségre jellemző aránylag kicsiny, de rendkívül zsúfoltan beépített belső városmagot, ennek határánál a laksűrűségben hirtelen esést és az aránylag óriási települési terület rendkívül hézagos és kicsiny laksűrűségét. A belső városmag sűrűségére jellemző, hogy a hektáronkénti laksűrűség általában az egészséges települési maximumnak mondható 600 lakos/ha. sűrűsége felül van és helyenként az 1000 lakos/ha. laksűrűsége is meghaladja. Ezzel szemben a laza külső kerületekben és a peremvárosok nagyrésztében jóval alatta marad a 40 lakos/ha. laksűrűségnek, ami a gazdaságos közműhálózat alsó határának tekinthető.

A városnak ez a külterjes települése a közületekre rendkívül súlyos terheket ró. Nyilvánvaló, hogy a tervezés során feltétlenül szükség van úgy a belső zsúfolt, túlsűrű területek fellazítására, mint a telepítési terület lehetőség szerint való csökkentésére és a külső települések sűrűségének legalább is az üzemi gazdaságosság alsó határáig való növelésére.

A település zöme a Dunával párhuzamos sávban helyezkedik el. Ezt a sávot a pesti oldalon keletről az Aréna-út, Orczy-út, Haller-utca vonala határolja. A sűrű belső területet a pesti oldalon a külső laza területektől meglehetősen nagy, beépítetlen, vagy lazán beépült területek választják el.

Az így tagolt lakóterület nagyjából mégis egy összefüggő szövetnek, amelyből csupán Rákoscsaba, Rákosliget, Rákoskeresztúr külön foglaltja a helyét.

LAKÁSVISZONYOK.

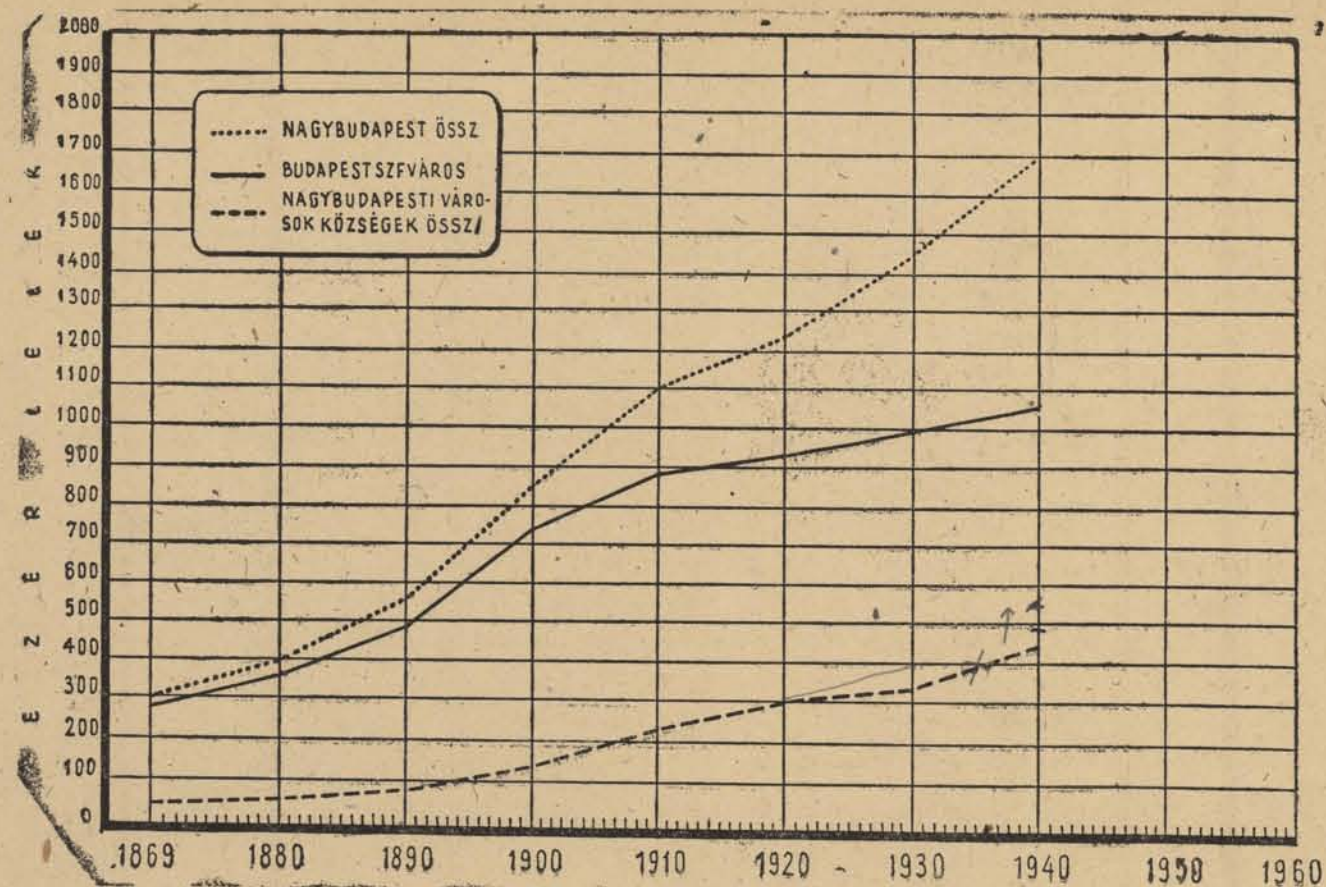
A Nagy-Budapesten lakó népesség lakásvizsgálata még más európai nagyvárosokkal szemben is különösen rossz. Még a háború előtti években is Budapesten a lakások 56%-a, 152.000 lakás egyszobás volt és az egyszobás lakásokban 505.000 személy lakott. A peremvárosok adatai még rosszabb lakásvizonyokat mutatnak. Az ostrom rombolásai a lakásvizonyok meg nem felelő voltát még fokozták. Hozzávetőleges számításunk szerint jelenleg a nagy-budapesti szociális lakáshiány 120.000-re tehető. A helyzet súlyosságát fokozza a lakóházak rossz állapota, pincelakások, padláslakások nagy száma. Még szomorúbb eredményt kapunk, ha a lakásoknak egészségügyi berendezéssel való ellátottságát nézzük, így pl. az 1941. évi statisztika szerint Budapesten 67.000 lakás nem volt W. C.-vel ellátva.

Nagy-Budapest rossz lakásvizsgálata kétségen kívül kihatottak a népmozgalom alakulására is. A születések arányszáma Budapesten az országos átlagnál kb. 10%-al volt kevesebb.

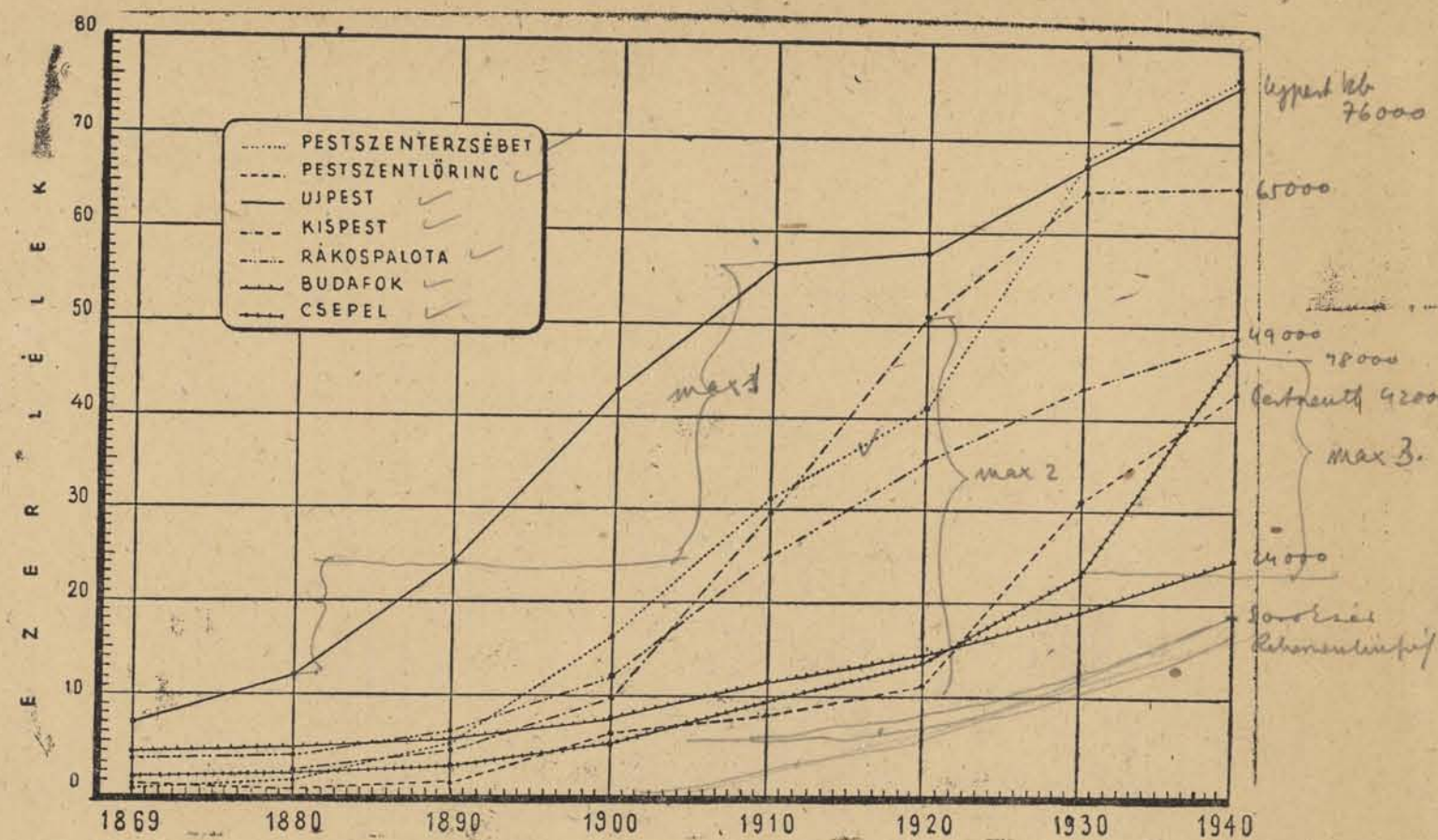
HATÁROK.

Bevezetőnkben említettük, hogy Nagy-Budapest alatt mely városokból és községekben álló területet értünk. Ennek a területnek, illetőleg a terület határainak megállapítása részletes vizsgálat eredménye volt. Azt a területet kellett megkeresni, amelynek egységes városi jel-

Nagy-Budapest közigazgatási területének fejlődése



Nagy-Budapest lélekszámának fejlődése



Nagy-Budapest városának lélekszámának fejlődése

333,000
157,000
2 490,000

lege már kialakult, népességének foglalkozási megoszlása, munkahelye, közlekedési hálózata szoros egymásra utaltságot mutatott. A tervezésnél számottevően növekvő jelentőségű és népszámú várost kellett figyelembe venni, ennek a szempontnak kifejezésre kellett jutni már akkor, amikor Nagy-Budapest határait vontuk meg. Nemcsak abból kellett kiindulni, hogy milyen területek állnak egymással szorosabb kapcsolatban, hanem azt is, hogy a kijelölt területek a város növekvő lélekszámának elegendő területet adjanak, úgy a lakó, mint az ipari települések és a zöldterületek vonatkozásában. A tervezés munkája során Nagy-Budapest határainak megállapítása nehéz feladat volt; Nagy-Budapestnek, a korábbi vizsgálatok, közigazgatási beosztások és más szempontok szerint különbözőképpen megállapított határai voltak.

Ez oknál fogva elsősorban figyelembe vettük az eddig megállapított határvonalakat, majd pedig különösen részletes vizsgálat tárgyává tettük azt a körülményt, hogy mely területek állnak a legszorosabb szimbiózisban Budapest városmagjával.

A statisztika ismerte fel lefelől annak szükségességét, hogy a közigazgatási határoktól függetlenül az összefüggő településnek lélekszámát és demográfiai adatait egybevegyük. A népességi és népmozgalmi szempontból történő egységesítésnek eredményeként a Fő-

városi Statisztikai Hivatal egy kiadványsorozatot indított meg, mely sorozatban Nagy-Budapest területének legkülönbözőbb szempontjait feldolgozta.

Ezek a munkák irányadók voltak akkor, amikor a Fővárosi Közmunkák Tanácsának hatáskörét az 1937. VI. törvénycikkben megállapították:

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa hatáskörének megállapításánál, a statisztikai elgondolással szemben a különbség az, hogy Alag község hiányzik, viszont bevonták Nagy-Budapest területébe Vecsés község területét.

A rendőrség budapesti főkapitányságának területéhez ezek közül nem tartozik Budafok, Budatétény, Nagytétény, Pesthidegkút, Békásmagyar, Rákosszentmihály, Soroksár, Cinkota, Mátyásföld, a rákosvidéki községek és Vecsés.

Budapest székesfőváros 1940-ben javaslatot dolgozott ki Nagy-Budapest határainak megállapítására, amelyben ideszámítandónak vette fel Budakeszi és Vecsés községeket is.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1946-ban Nagy-Budapest területét teljes egészében városias kialakításra szánt területnek jelölte ki és megállapította azokat a városokat és községeket, amelyek ennek az egységnek részei. (F. K. T. 6758/1946.)

Az Állami Építéstudományi és Tervező Intézet által készített Nagy-Budapest városrendezési terve elsősorban abból az elgondolásból kívánta Nagy-Budapest határait megállapítani, hogy melyek azok a területek, ahonnan a dolgozók nagyobb tömege jár be a fővárosba. Ezen az alapon Nagy-Budapest területéhez tartozónak tekintjük mindazokat a városokat és községeket,

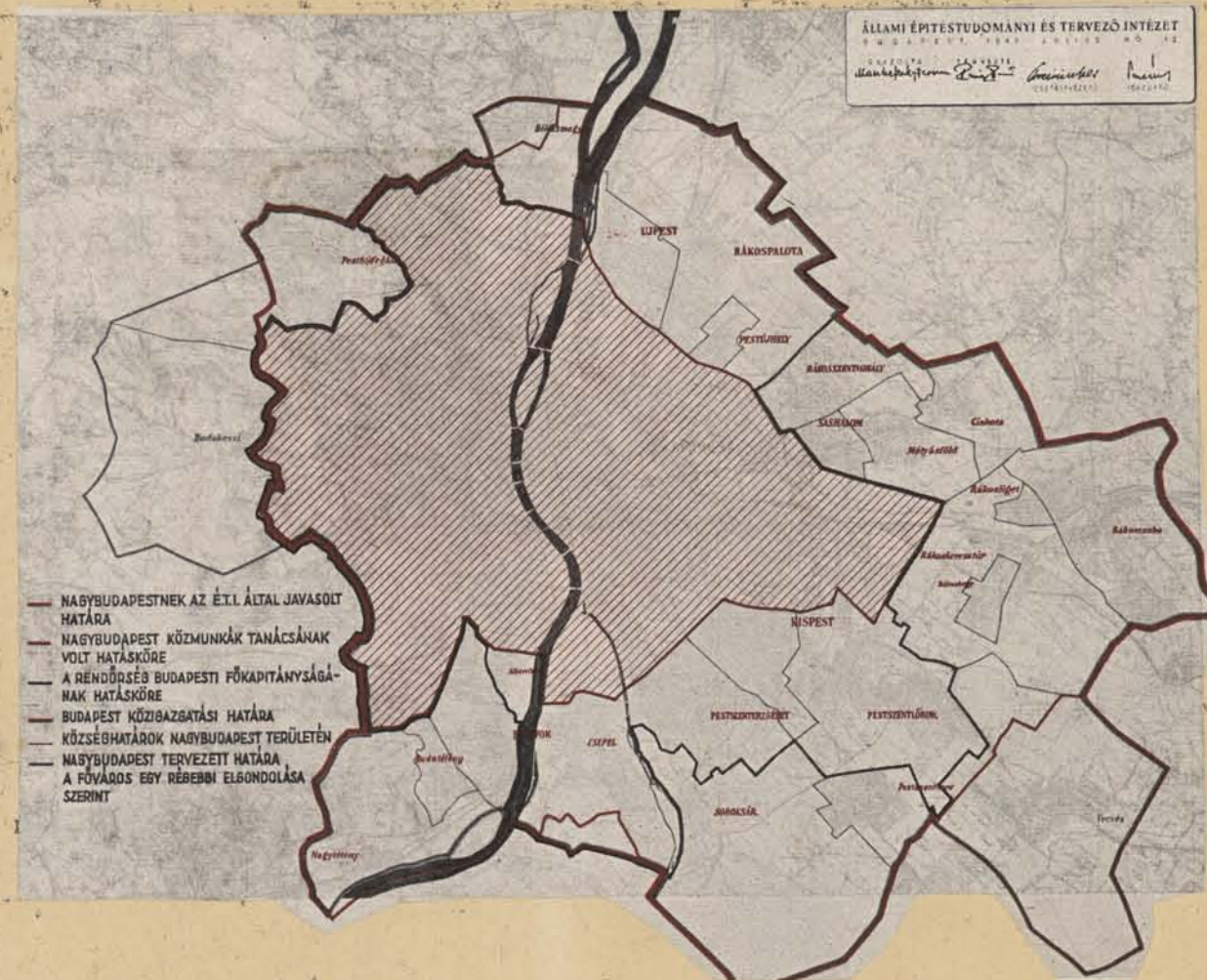
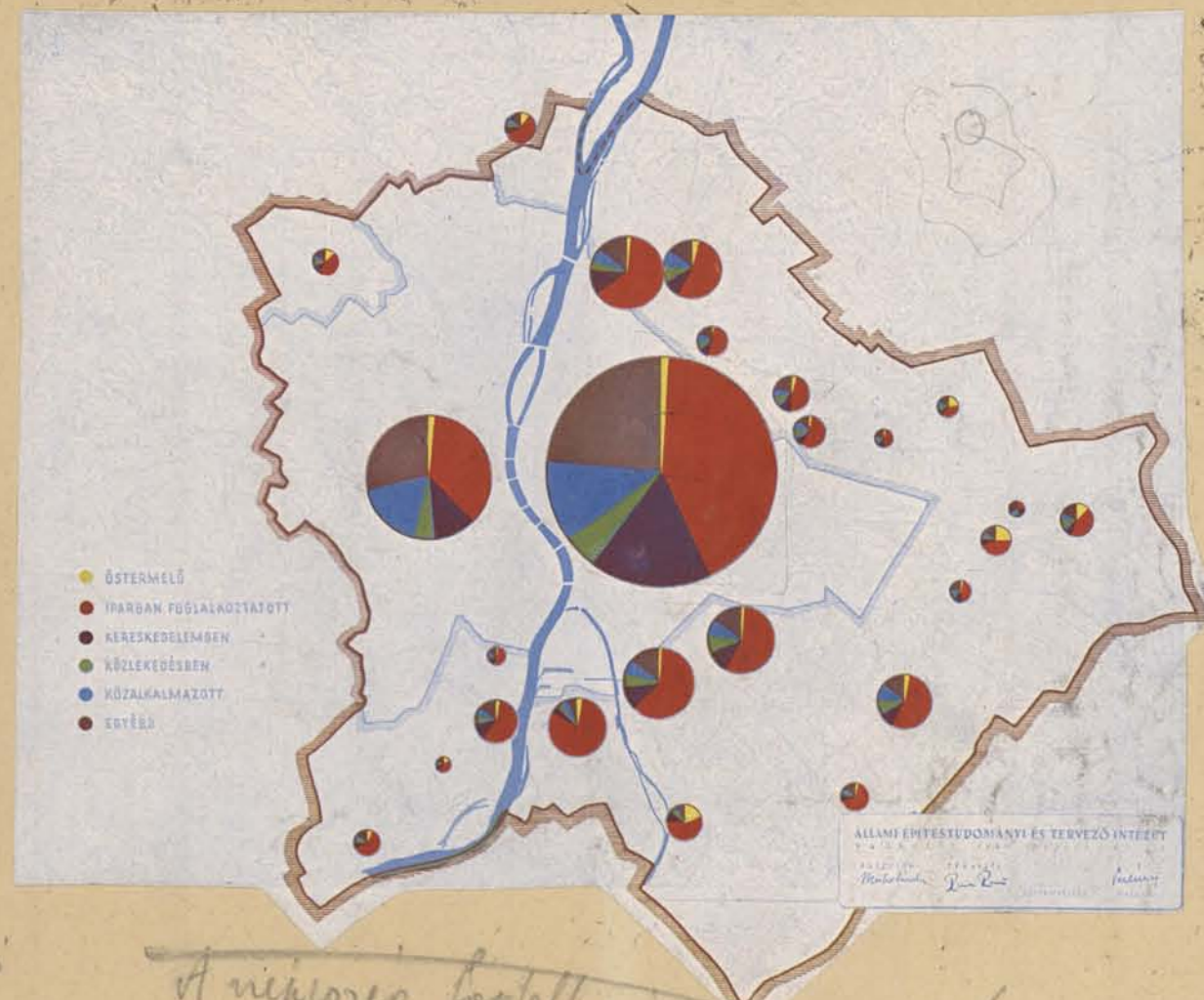
a) ahonnan a Budapestre beszállított utasok száma hirtelen emelkedést mutat, mintegy kifejezve azt, hogy ezek a községek szorosabb együttélésben vannak a városmaggal, vagy

b) amelyeknél a forgalmi statisztikák azt mutatják, hogy a beutazók számában hirtelen erős jelentkezik, mert a távolról érkezők a közlekedési eszközöket elhagyják, miután munkahelyüket a peremvárosok ipartelepeiben elérték, vagy átszállnak a belső-városi közlekedési eszközökre.

Ezeket a településeket végigvizsgálva, minden egyes bevezető útvonalon elsősorban a közforgalmi közlekedési eszközök utasszámát vizsgáltuk, figyelembe véve a bevezető országos főközlekedési utak forgalmát is és így alakult ki az a terület, amelyre végeredményben az É. T. I. Nagy-Budapest általános rendezési tervét elkészítette.

Az É. T. I. általános rendezési terve Nagy-Budapest területére vonatkozólag annyiban tér el a Fővárosi Közmunkák Tanácsának 1946. évi

*foglalkozási megoszlás
népességi*



és a városi lakosság

*A népesség foglalkozási viszonyai Nagy-Budapest
Nagy-Budapest lakosságának foglalkozási viszonyai*

Nagy-Budapest határainak alakulása

határmegállapításától, hogy a forgalmi statisztikai adatok alapján a településekhez hozzávette Rákosliget, Rákosszab, Rákoskeresztúr, Rákoshelyi községeket, továbbá bevonta Nagy-Budapest területébe Cinkota község területét.

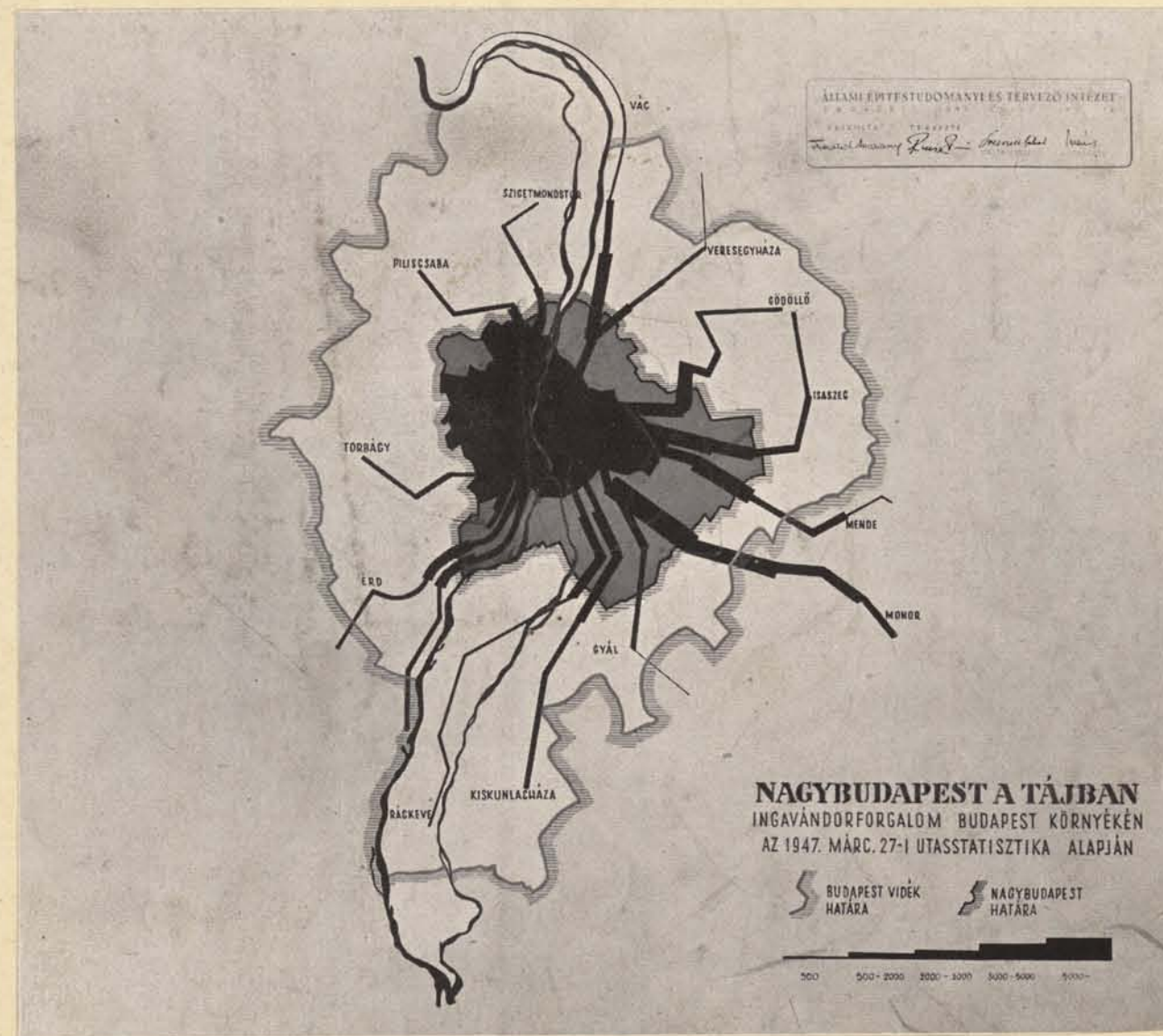
VAROSSZERKEZET.

Nagy-Budapest történelmi fejlődésének tendenciája — mint említettük — más folyamamenti városok fejlődésével azonosan, a folyam folyamánál irányával párhuzamos. Ezt a természetes fejlődést a XIX. és XX. század kapitalizmusa erőszakosan változtatta meg akkor, amikor a telekspekuláció révén a fejlődést természetes irányától eltérítette.

A topográfiai adottságokból következik, hogy Nagy-Budapest általános rendezési tervének készítésénél általában észak-déli irányú fejlesztésre kell törekedni. Nyilvánvaló továbbá, hogy míg a sík pesti oldal elsősorban alkalmas az ipari telepítésre és a város igazgatási és kereskedelmi központjának kialakítására, a budai oldal a Dunára húzódó keleti fekvésű völgyeivel ideális lakónegyed. A Duna az egész város természetes tengelye. A lakótelepülés magja a középrészen a pesti Dunapart közelében, északon és délen pedig a budai Dunapart mentén keletkezett. Ezt az aránylag sűrű városmagot a külső településektől laza beépítésű, parkokkal elválasztott és további parkokkal kiegészíthető öv határolja el.

Az ipari települések általában szintén a Duna közelébe törekednek. A város északi és déli területein a Duna mentén vannak a legjelentősebb ipartelepek, amelyek a jobbparton messze délre húzódnak. Különálló ipari csomópont a délkeleti fekvésű kőbányai iparvidék, amely az azt környező lakótelepülésekkel együtt az észak-déli struktúrán kívülálló külön magot képez. Nagy-Budapest városszerkezetének lényeges elemei a közlekedési vonalak, elsősorban maga a Duna, Európa egyik legfontosabb hajózható folyama, a Budapestet nagy gyűrűben körülölelő és ma a településekbe benőtt különböző fejpályaudvarokban végződő vasútvonalak, továbbá a meglévő úthálózat, amelynek jellemzői a természetesen alakult és nagyjából kielégítő vonalvezetésű ősi úthálózat és a

XIX. és XX. században a városra erőszakolt — bécsi mintájú — körútrendszer, túlterhelt sugárútjaival.



Nagy-Budapest jelentősége és szerepe nem csupán az, hogy Magyarország fővárosa és ezzel kormányzati központ, hanem egyben az ország legjelentősebb ipari városa, kereskedelmi központja és kulturális centruma is, ezenfelül Európa egyik legfontosabb fürdővárosa. Földrajzi helyzeténél fogva kereskedelmi és ipari jelentősége túlnő az ország határain. Így Budapest tervezésénél egyidőben sokféle szempontot kellett tekintetbe venni; biztosítani kellett az ipar megfelelő elhelyezését, az igazgatási és kulturális központ fővároshoz méltó helyét, a lakóterületek egészséges megoszlását és a nagyváros központjában fekvő fürdőterület különleges érdekeit.

Ezért a területfelhasználási terv elsősorban arra törekszik, hogy a város különböző rendeltetésű területeinek helyét meghatározza és ezeken belül a beépítési intenzitást megállapítsa, míg az eddigi építészeti szabályzat a várost úgynevezett „építési övezetekre” osztotta és ezekben elsősorban a beépítési módot, illetőleg a beépítési magasságot határozta meg. Emellett az elsőrendű telepítéspolitikai szempontok, úgymint a rendeltetés, beépítési sűrűség, stb. elsikkadtak.

Nagy-Budapest általános rendezési tervének kialakításánál a terv számol azzal a korszerű városrendezési elvvel, hogy a nagyváros ne legyen felosztatlan tömeg. Lehetővé kell tenni kisebb városrészek kialakulását. Jobban mondva fel kell ismerni azokat a városrészeket, amelyek a multban kialakultak, biztosítani kell minden ilyen egység szociális és kulturális közintézményeit. Biztosítani kell, hogy a városrészekben lakók lakóhelyük közelében megtalálják mindazt, ami szükséges ahhoz, hogy kulturálisan és szociálisan fejlett embernek megfelelő életet élhessenek.

A beépítési módot, amelyet részletes városrendezési feladatnak tekint, az általános rendezési terv nem határozza meg. Rá kell azonban mutatni arra, hogy a beépítésnek az eddiginél nagyobb változatossága kívánatos. A beépítési mód tekintetében új településeknél feltétlenül, a meglévő településeknél folyamatosan, törekedni kell a körülépített udvaros, vagy keretes beépítés helyett, szabadonálló beépítési módok megállapítására, valamint arra, hogy egy-egy telepítési egységen belül is változatos, a különböző települési igényeknek megfelelő beépítési mód alakíttassék ki.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1946. évi előterjesztésével és Budapest Székesfőváros 1947. évi városfejlesztési programjával megegyezően a terv Nagy-Budapest területét rendeltetés szerint négy alapkategóriába sorolja. Ezek a következők:

1. lakóterületek,
2. ipari területek,
3. zöldterületek,
4. különleges rendeltetésű területek.

Az alapkategóriák között átmenet is lehetséges, ugyanis egyes területek egyidőben többféle rendeltetést is tölthetnek be. (Pl. a kertesi lakóterületek egyidőben lakó- és zöldterületek, az iparral vegyes lakóterületek egyidőben ipari és lakóterületek lehetnek. Ugyanakkor az egyes kategóriákon belül különböző fokozatok szükségesek. A területfelhasználási terv alapjául egyrészt Nagy-Budapestnek a Duna mentén észak-déli irányban felismert helyes fejlődési tendenciája szolgál, másrészt az előzőekben már kifejtett városfejlesztési cél: a belső, túlsűrűn telepített területek fellazítása, a külterjes települések körülhatárolása, legalább a közművesítés határáig való fejlesztése és kisebb városközpontok köré való tömörítése.

„Nagy-Budapest általános területfelhasználási terve” c. melléklet megmutatja a terv telepítési elgondolásának vezető szempontjait: A Duna jobbpartja elsősorban lakóterület és üdülőterület. A Duna melletti völgyek beépítése a Duna mentén sűrűsödik és folyamatos összefüggést mutat északon Békásmegyertől, délen Nagytétényig. A beépítés súlypontja északon Óbuda völgye, középen a Viziváros, délen a Lágymányos vidéke.

A Duna balpartja ezzel szemben kiterjedt lakótelepülésen kívül az ipari település zömének felvételére hivatott, itt alakul ki a város igazgatási, kereskedelmi és kulturális központja.

A sűrűbb lakótelepülés ipari településekkel, megszakítva északon és délen a Duna partjai mellett messzire elnyúlik, míg a Dunától távolabb lazább lakóterületek több önálló jellegű gócot alkotnak, melyek közül a legjelentősebb a kőbányai ipar körül települt városrész, az azt környező településekkel.

A terv külön tárgyalja a lakóterületeket, a zöldterületeket, az ipari területeket és a különleges rendeltetésű területeket.

LAKÓTERÜLETEK

STATISZTIKAI ADATOK.

Nagy-Budapest jelenleg a lakosság száma megközelítőleg 1,7 millió. Ez a szám 1930—1940 között /kerekén 250.000-el emelkedett, míg az 1890—1940. év közötti 50 esztendőben a növekedés 10 évi átlaga 210.000 lélek. A fejlődés tehát meglehetősen állandónak tekinthető.

Az eddigi fejlődést alapul véve, 50 év múlva a lakosság lélekszáma 2.800.000 lélek, ezzel szemben a fennálló építészeti szabályzat teljes kihasználásával lakosonként, átlagosan 25 m² lakófelületet számítva, Budapesten összesen 6,2 millió lakost lehetne elhelyezni.

Nyilvánvaló, hogy ez a lakosság túlzott, bármilyen hosszú időt is veszünk alapul. Ilyen mértékű beépítési lehetőség fenntartása állandósítaná a jelenlegi állapotot, egyes vidékek túlsűrű, más vidékek hézagoss és rendszertelen beépítését, ezért Nagy-Budapest általános rendezési terve ezt a túlmagas számot a realitások határáig csökkentette és végső kialakulásában maximálisan 2.981.000 lakos elhelyezésére nyújt lehetőséget.

Ezt a csökkentést a terv egyrészt a beépíthető külső területek korlátozásával, másrészt a már beépült, illetőleg beépíthető belső területek fellazításával éri el.

INTENZITÁSI FOKOZATOK.

A lakóterületeket a terv a beépíthetőség mértéke szerint 5 fokozatba sorolta. Az egyes fokozatokat az ú. n. fajlagos beépítés mértéke szerint állapítja meg. A fajlagos beépítés arányszáma azt mutatja, hogy valamely területen mennyi a beépíthető lakófelületnek az egész területre vonatkoztatott arányszáma. Így pl. valamely terület $S = 1,5$ fajlagos beépítési száma azt jelenti, hogy az illető területen hektáronként (1 ha. = 10.000 m²) 1,5 hektáryi (15.000 m²) lakófelület építhető be. Lakófelület alatt az összes földszint feletti emelet sorok bruttó felületeinek összegét értjük.

Egy lélekre általában 25 m² lakófelületet számítunk, tehát pl. a fenti $S = 1,5$ fajlagos beépítési arányszám esetén 1 ha. területen maximálisan 15.000 : 25 = 600 személyt tudunk elhelyezni.

A fajlagos beépítési szám alapján közvetlenül kiadódó laksűrűség az ú. n. nettó laksűrűség, vagyis maguknak a lakóterületeknek beépítési sűrűsége, középületek célját szolgáló területek, terek, sétányok, szélesebb utcák, bevonása nélkül.

Hogy valamely területre a ténylegesen elhelyezhető lélekszámot, az ú. n. bruttó laksűrűséget megállapíthassuk, tekintetbe kell vennünk a közintézmények, stb. közterület szükségletét. Ezeknek a szükségleteknek vizsgálata részletes analízist igényelt. Ennek az analízisnek alapján — amelyet az É. T. I. végzett (II. Építéstudományi Közlemények 1948. április—júniusi szám) — különböző intenzitású beépítési módok esetén megállapítható a szükséges közterületek aránya. A terv ezen analízis alapján redukált mennyiségekkel számol.

Az öt beépítési fokozatot a terv a települési és közlekedési követelmények, az épületmagasságok és a napbesugárzási viszonyok analízisé alapján állapította meg.

Ezek a fokozatok a következők:

1. Fokozat.

Fajlagos beépítési arányszám $S = 2,00$, ami személyenként 25 m² lakófelületet számolva, hektáronként 800 személy nettó laksűrűséget jelent.

A szükséges középületek, belső játszóterek, stb. területét figyelembe véve, ez az arányszám bruttó 600 lélek/hektár laksűrűségnek felel meg. Ennél magasabb laksűrűség sem egészségügyi, sem közlekedési szempontból sehol sem kívánatos. Ez az intenzitás egymástól a magasság másfélszeres távolságában álló hatemeletes épületek építését teszi lehetővé, ami Nagy-Budapesten napbesugárzási szempontból megfelel. Ennek a fajlagos beépítési aránynak a megtartásával az emeletszám növekedése az építkezés további fellazítását teszi lehetővé, míg alacsonyabb épületmagasság esetén egymáshoz túl közel álló, tehát zsúfolt beépítés keletkeznék.

Az első fokozat nagyjából az eddigi budapesti I—II. építési övezet helyébe kerül. Az I. övezetnek a jelenlegi építészeti szabályzat alapján kiszámított fajlagos beépítése 3,6, a II. övezeté 2,9, úgy hogy a terv az eddigi szabályzathoz képest csökkentést jelent és az eddig már túlsűrűn beépült terület fellazítását vonja maga után.

Az 1. fokozatba sorolt lakóterület összterülete 973 ha. Az elhelyezhető maximális lélekszám 545.900 lakos.

2. Fokozat.

A fajlagos beépítési szám $S = 1,5$, tehát laksűrűsége hektáronként nettó 600, bruttó kb. 480 személynek felel meg. Ha az épületek a magasság másfélszeres távolságában állnak, háromemeletes beépítéssel ez a beépítési intenzitás elérhető. Nagyjából az eddigi budapesti III. és IV. építési övezetnek felel meg. (A III. építési övezetnek kiszámított fajlagos száma 1,54, a IV. övezeté 1,20.) Ez a fokozat az intenzív beépítésű városmag külső részeinek, az iparral vegyes lakóterületeknek és a fontosabb helyi központoknak kialakítására alkalmas.

A 2. fokozatba sorolt lakóterületeknek összterjedelme 1427 ha., az elhelyezhető legnagyobb lakosság 597.800 lakos.

3. Fokozat.

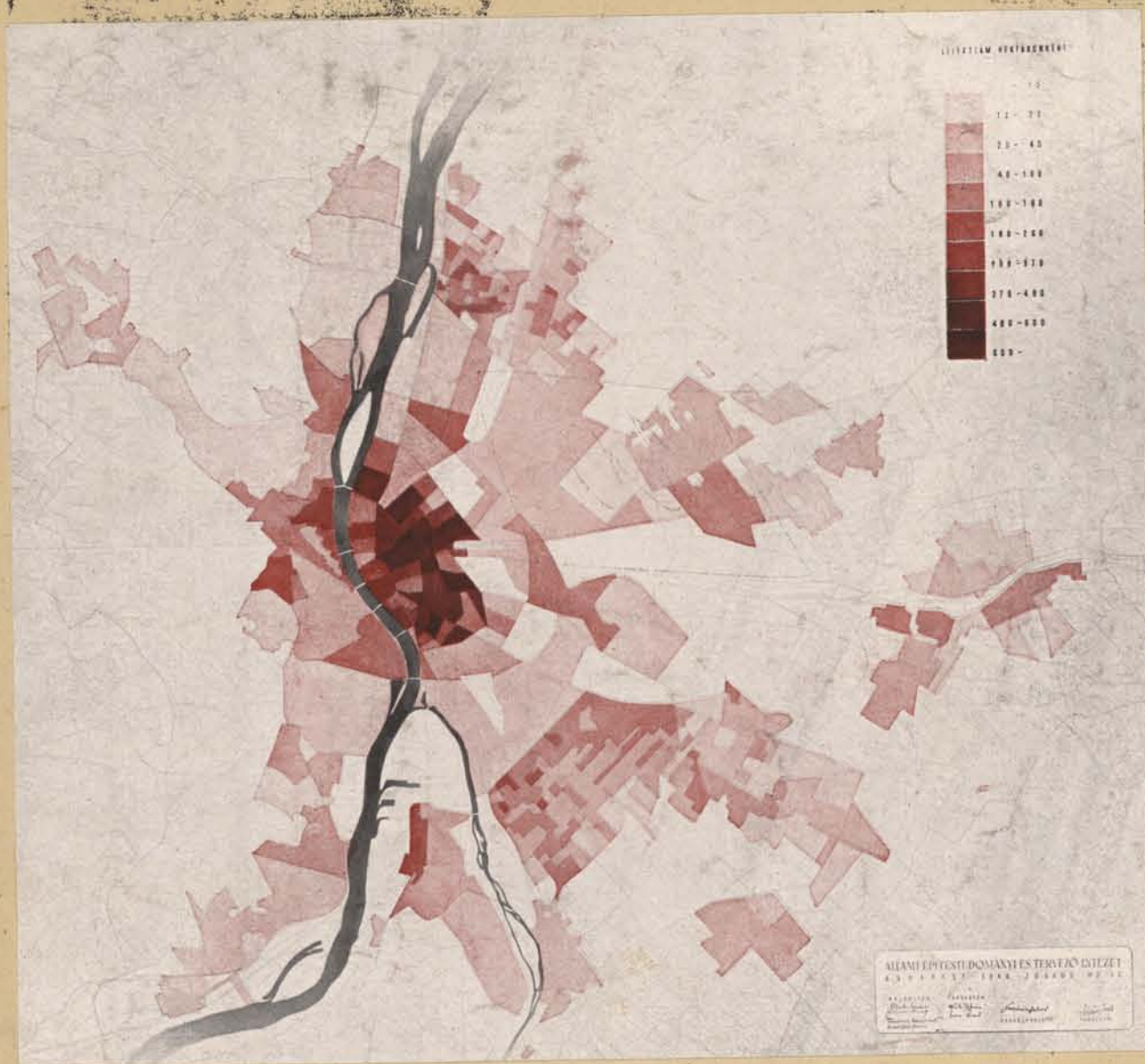
Fajlagos beépítési száma $S = 0,75$, ami hektáronként nettó 300 lakos, bruttó hektáronként 260 lakos elhelyezését teszi maximálisan lehetővé. Megfelel az eddigi budapesti építészeti szabályzat V., VI. és VII. építési övezeteinek (sorházak és bérvilla övezetek 1,30, 1,05, ill. 0,54 fajlagos beépítési intenzitással), továbbá a budapestkörnyéki kötelező 1 és 2 emeletes beépítésnek.

Ezzel a beépítési intenzitással alakíthatók ki a földszintes sorházak, a 2—3. emeletes szabadonálló és a lazán elhelyezett pontházak beépítési módok és ezek kombinációi. Ez a fokozat alkalmas a környéki kisebb, helyi központok kialakítására. Ebbe a környezetbe sorolt területek összterjedelme 4142 ha., a területeken maximálisan 852.700 lakos helyezhető el.

4. Fokozat.

A fajlagos beépítés száma $S = 0,25$, ami hektáronként 100 lakos, bruttó hektáronként 95 lakos laksűrűségének felel meg.

A fokozat legnagyobb része azt a családi házas jellegű beépítési módot jelzi, amely mellett rentábilis közművesítés lehetősége már adva van. Természetesen ez a lakóterületi intenzitás is kialakítható változatosan családi házas beépítés mellett, helyenként elhelyezett pontházakkal, sorházakkal, vagy pedig lazábban, nagyobb parkpontházakkal, az épületmagasságok és a napbesugárzási viszonyok analízisé alapján állapította meg. Ezek a fokozatok a következők:



donálló, vegyes és zárt sorúknak jelzett beépítési módokat. A 4. fokozatba sorolt lakóterület teljes területe 11.562 ha., az elhelyezhető maximális lélekszám 920.400 lakos.

5. Fokozat.

Fajlagos beépítési száma $S = 0.10$. Ez hektáronként maximálisan 40 személy laksűrűségének felel meg, tehát a területnek földszintes építkezés esetén mindössze 10%-a építhető be. Ez a fokozat alatta marad a gazdaságos közművesítés lehetőségének és kertgazdaság jellegű települést von maga után. Ezt a fokozatot Nagy-Budapest azon területeire állapítja meg a terv, amelyek nagyobb mértékű fejlesztése, közművesítése, a város kialakítása szempontjából

nem kívánatos. A meglévő adottságok, már létesült települések nem teszik lehetővé ezeknek a területeknek a települési területből való kirekesztését.

Az 5. fokozatba kijelölt terület kiterjedése 1625 ha. és ezen 59.700 lakos helyezhető el.

A terv lakóterületek céljaira, mindent összevéve, Nagy-Budapest területén 19.729 ha-t jelölt ki, ami a régi szabályzathoz képest számottevő csökkentést jelent. A redukció a külterületeken a szórványosan, vagy egyáltalán be nem települt területek kirekesztésével történt. Az így kirekesztett területek a jövőben mezőgazdasági területek — szükség szerint ipari területek, vagy zöldterületek célját fogják szolgálni. Az eddigi szabályzat alapján számított 6 millió lakóssal szemben a terv szerint Nagy-Budapest területén, mint említettük, maximálisan 2.981.000 lakos helyezhető el. Meg kell azonban jegyezni, hogy ez a

szám csupán az elvileg elhelyezhető maximális lélekszámot jelzi. Felső keretet ad, melyen belül a részletes rendezési terv alapján lesz megállapítandó a tényleg elhelyezhető lélekszám. Nagy-Budapestnek már fennálló települési viszonyai ennél nagyobb csökkentést illuzórikussá tesznek, nagyobb redukcióra azonban nincs is szükség, mert mint említettük, ez a keret egyrészt az elérhető maximumot jelzi, másrészt pedig a beépítésre kijelölt területen belül a részletes tervezés során az igények és a mindenkori fejlődés viszonyainak megfelelő rugalmasságot tesz lehetővé.

RÉSZLETES ISMERTETÉS.

A jelenlegi laksűrűség térképét és a lakóterületi terv szerint maximálisan elérhető laksűrűség térképét összehasonlítva, határozottan megállapítható a város dunamenti fejlesztésének tendenciája. Ugyancsak megállapítható az összehasonlításból a túlsűrűn beépült városrészeknek, különösen a Terézváros, Erzsébet- és Józsefváros zsúfolt részeinek fellazítása.

A terv általában alkalmazkodik a már beépült terület határaihoz, ezeken, a laksűrűségnek minimálisan a közművesítés határáig való felemelésével számol, azonban egyes, szórványosan betelepült területeket ki is rekeszt. Új települési területeket csak ott csatol az eddigi területekhez, ahol a fejlődési irány és a közművesítés lehetősége erre okot szolgáltat. A terv az eddig tagolatlanul összenőtt városszövedéket kisebb összefüggő egységekre bontja.

1. Fokozat.

A legsűrűbb, $S = 2.00$ fajlagos beépítési terület a pesti oldalon azon a gyűrűn belül terül el, amelynek határait északon a Dózsa György-út, a Nyugati pályaudvar, majd a Rottenbiller-utca, Nagyfuvaros-utca, Szigony-utca, Thaly Kálmán-utca, délen a Vágóhid-utca alkotják. Ez a sűrűség északon és délen átnyúlik a Duna jobbpartjára, északon Óbudán az Árpád-hídig, délen Lágymányoson a Hamzsabégi-útig. A terület körülöleli az igazgatási, kulturális és kereskedelmi központot, melynek beépítési sűrűsége azonban — tekintettel az ott elhelyezett közintézmények nagy számára — külön részletes beépítési terv tárgya.

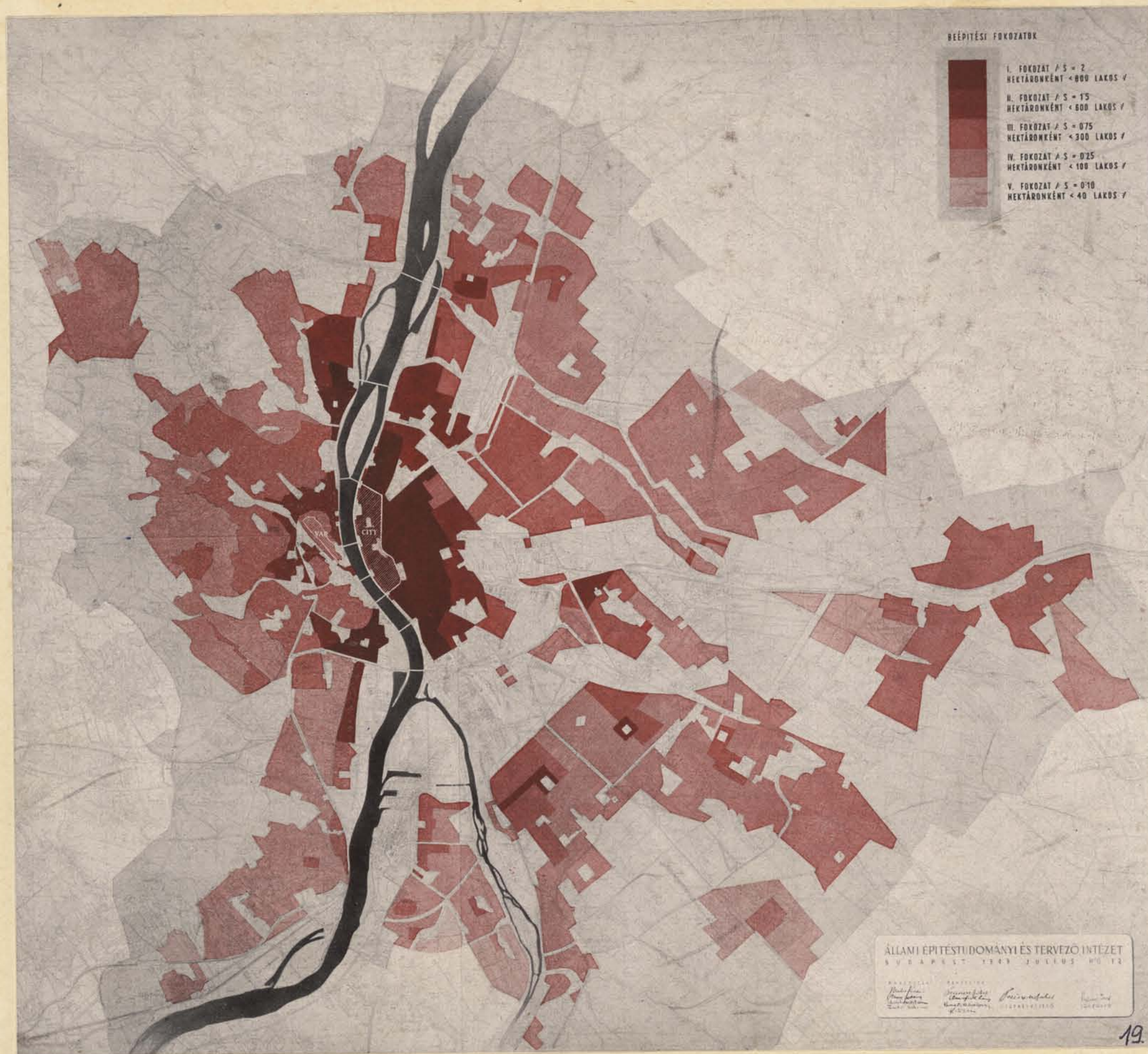
2. Fokozat.

A második fokozatú $S = 1.5$ beépítési intenzitás felhasználásával építhető be a Duna balpartján Újpest központi területe az Árpád-út környékénél, ez a beépítési intenzitás jelentkezik a terven Budapesten az Angyalföldnek északi részén, a Váci-út menti szakaszon, a Rákospatak völgyéig, innen kezdve a városhoz már eddig is sűrűbben beépített részein, a Lehelvárosnak, a Terézvárosnak és Dózsa György-útig terjedő szakaszain (villanegyedek kivételével), továbbá a Józsefváros külső területein, a Fiumei-út, Örezy-út vonaláig. Ide tartoznak a külső Ferencváros a Haller-utcaig, továbbá a legjelentősebb peremvárosoknak: Kőbányának, Pestszenterzsébetnek, Kispestnek központi területei.

A Duna jobbpartján ezzel az intenzitással építendő be Óbuda sík területe, továbbá a Viziváros, a Krisztinaváros és a Németvölgy mélyebben fekvő, városias jellegű részei, a Lágymányos nyugati fele és Kelenföldnek a Fehérvári-út és az ipartelepek közötti szakasza.

3. Fokozat.

A harmadik fokozatba $S = 0.75$ tartozik, a Duna balpartján Újpest egész belső területe, Rákospalota központi része, innen dél felé haladva, az Angyalföld, a Városliget menti villanegyedek, a Zugló és Herminamező belső területei egészen a Rákospatak völgyéig, a Tiszteviselőtelep, Kőbánya belső része, Kispest sűrűbben beépült Öllői-út



menti területei, Pestszentlőrinc központja, Pestszenterzsébet belső területe, valamint Csepel központja és belső területei.

▲ Duna jobbpartján harmadik fokozatú intenzitás érhető el északról dél felé haladva, a Rómaifürdő környékénél, Óbuda északi területén, a budai hegyvidéknek az eddig VI. és VII. (bérvilla) övezetbe sorolt belső részein, különösen a Rózsadombon, Istenhegyen, a Váralján, Gellérthegy, Sashegyalja területein, Kelenföldön, az Erzsébet-fürdő környékénél, továbbá Albertfalva és Budafok központi területein. Ebbe a fokozatba sorolja a terv a Széchenyi-hegy üdülőterületének központi részét is.

4. Fokozat.

A beépítési intenzitás 4. fokozata $S = 0.25$, Nagy-Budapestnek fentiek kivételével eső összes beépítésre szánt területein jelenti a beépíthetőség maximumát, kivéve azokat a területeket, ahol a fejlesztés lehetősége oly alacsony, hogy a közművesítés belátható időn belül el sem képzelhető.

Ezen 4. fokozatba sorolt területek a Duna balpartján északról délre Újpest külső területei és új lakótelepe, Rákospalota teljes területe a központ kivételével, Rákosfalva és a Rákosi-rétek, a keleti peremvárosok: Rákosszentmihály, Sasalom, Mátyásföld, Cinkota már beépített, vagy a földbirtokreform során beépítésre szánt területei. Ide sorolja a terv Kőbánya külső részeit, Rákoskeresztúr, Rákosliget és Rákoscaba belterületét, Kispest, Pestszentlőrinc, Pestszenterzsébet, Soroksár teljes lakóterületét a nagyobb intenzitású részek kivételével, Pestszentimre központját és Csepelnek 3. fokozatba nem sorolt területeit, a Királyerdő déli részének kivételével.

A Duna jobbpartján ezt az intenzitást érheti el Békásmegyer-Csillaghegy területének Nagy-Budapesthez tartozó része, Pesthidegkút belterülete, Budapest a Remetehegy, Testvérhegy vidéke, a Rózsadomb, Szabadság-hegy, Farkasrét beépítésre szánt külső területei, továbbá a Kelenföld lazábban betelepült része, az ú. n. Kelenvölgy, Budafok dombos-hegyes területei, Budatétény egész területe és Nagytétény betelepült részei.

5. Fokozat.

Az 5. fokozatú $S = 0.10$ intenzitású területek azok a szórványosan betelepült külterületi lakónegyedek, amelyeknek kertgazdasági művelésre való átalakítása indokolt. Ilyen Cinkota Árpádföld nevű területe, Rákosszentmihály—Szent György-telep külső része, Rákoskeresztúron az ú. n. akadémiai parcellázás és az ahhoz csatlakozó területek, Rákoscaba délkeleti területén, az Újtelepen újonnan parcellázott területek, Pestszentimre területének túlnyomó része, Csepelen a Királyerdő déli része, végül a Duna jobbpartján Pesthidegkútnak és Nagytéténynek szórványosan betelepült külső részei.

ZÖLDTERÜLETEK

IRÁNYELVEK.

A korszerű városrendezés egyik fő feladata a városnak megfelelő zöldterületekkel való ellátása.

Nagy-Budapesten ezideig a város különlegesen értékes fekvését, hegyvidékét, Dunapartja adta lehetőségeit az építkezésnél alig, vagy egyáltalán nem vették tekintetbe. A budai hegyeket a Duna felől elépítették, a Dunát a belső városrészekről elzárták. A város zsúfolt beépítésű belső részei szabad területekkel, terekkel, parkokkal megközelítőleg sincsenek ellátva. Az a tény, hogy Magyarország évszázadokon keresztül idegen uralom alatt állt, hogy az ország uralkodói nem az ország fővárosában székelték, hozzájárult ahhoz, hogy Budapest nem alakult ki olyan parkok, amelynek más, gazdagabb európai nagyvárosok belsejét (Páris, Leningrád, Bécs) fellazítják és megszépítik.

A zöldterülethálózat cáltudatos fejlesztése először Budapest székesfőváros 1940. évi városfejlesztési tervében vált programmá, azonban ez az elgondolás még kénytelen volt tekintetbe venni a telektulajdon állapotát és a kisajátítás nehézségeit.

A peremvárosok városfejlesztési programjai még ennél is szegényebbek. Megelégszenek szélesebb útvonalak fásításával, legjobb esetben régi kőbányák, kavicsbányák zöldterületként való kijelölésével.

Zöldterületi probléma nem csak az erdők és parkok kérdése, hanem magának a lakóterületi beépítésnek is zöldbe ágyazott fellazítása. A korszerű városterv folyamatosan az egész város, vagy legalább is a város legnagyobb részének zöld fellazítását, a beépítésnek szabadonállóvá való átalakítását veszi tervbe. Ezen a téren is igen hátramaradt helyen áll Nagy-Budapest.

Az 1938-as építésügyi szabályzat a legnagyobb ellenállás legyőzésével tudta csak az addig körülépített udvaros beépítés helyett a kereset beépítést alkalmazni, azonban egyes villanegyedek és családiház övezetek kivételével szabadonálló jellegű beépítésmódok alkalmazására sehol sem került sor.

† A zöldterületi terv kialakításánál a főszempont az volt, hogy a zöldterületek lehetőleg az egész várost átszövő, egységes hálózatot alkossanak. A pesti oldalon tekintetbe kellett venni, hogy az uralkodó északnyugati széljárás lehetőleg mélyen behatolhasson a város belsejébe és annak levegőjét tisztítsa. A budai oldalon az egész város fellazítandó és a jövőben lehetőleg teljes egészében, mint zöldben fekvő lakóterület kezelendő. Az elsőrendű zöldterületek tervezése itt elsősorban a meglévő parkok összekötésére és a hegyvidékekkel való kapcsolatának biztosítására szorítkozott.

Az általános rendezési tervben csupán a nagyobb zöldterületek szerepelnek. Természetesen nélkülözhetetlen — különösen a belső városrészekben — azok részletes megtervezésével kapcsolatosan gyermekjátékhelyek céljára kisebb belső zöldterületek kialakítása. A zöldterületek zöldjellegét nem csorbitja egy bizonyos határt meg nem haladó beépítés. Megfelelően kialakított parkokban elszórtan álló közcélú épületek a területnek üdülésre alkalmas jellegét nem befolyásolják, viszont a területnek kisebb százalékát meg nem haladó lakóház beépítés nem zárja ki a zöldterületeknek a város levegőjét javító jellegét.

† A zöldterületeknek többféle szerepét (üdülés, levegő javítás, a város-szerkezet tagolása, stb.) — tekintetbevéve a zöldterületeket —, a F. K. T. 1946. évi előterjesztésével lényegileg megegyezően — három fokozatba sorolja a terv. Ezek a fokozatok a következők:

I. osztályú zöldterületek:

Ide tartoznak az erdők, parkok, parkosított terek, temetők, sportterületek, valamint az olyan kötelezően kertesített lakóterületek, amelyeken a beépítés a területnek legfeljebb 10%-ra terjed.

A közutalajdonban, vagy közhasználatban lévő I. osztályú zöldterületek köz- vagy közcélú épületekkel, teljesen laza csoportosítással beépíthetők, természetesen mindenkor a részletes területfelhasználási terv alapján. Így feltétlenül első osztályú területbe ágyazottan helyezendők el az egészségügyi létesítmények (kórházak) és a sportlétesítmények.

II. osztályú zöldterületek:

Kötelezően kertesített olyan lakóterületek, amelyeken a területnek legfeljebb 20%-a építhető be (eddig VI., VII., IX. budapesti építési övezetek és a környéki szabadonálló övezetek).

A zöldterületeknek ez a fokozata nem zárja ki nagyobb intenzitású lakóterületek létesítését sem, ezek azonban ez esetben ponttházaszerű, szabadonálló nagyobb magasságú (8—10 emeletes) épületeket jelentenek.

III. osztályú zöldterületek:

Ide tartoznak a beépítésre nem szánt mezőgazdasági jellegű területek, ami nem zárja ki azt, hogy ezek a területek később esetleges szükségletnek megfelelően a lakóterületek közé bevonhatók legyenek.

Míg az I. osztályú zöldterületek az üdülés, levegőjavítás, stb. céljait egyaránt szolgálják, a II. és III. osztályú zöldterületek szerepe csupán részleges.

Nagy-Budapest zöldterületeinek tervét bemutató térképünkön, csupán azokat a zöldterületeket jelöltük, amelyek összefüggő hálózatot alkotnak, továbbá a magában álló zöldterületek közül a kb. 4 ha-t meghaladó nagyságúakat. Feltétlenül szükséges ezeken felül, különösen a belső városrészekben lakosonként legalább 2 m² kiterjedésben zöldterületek (játsszótér, közpark) létesítése, ennek a megoldása azonban a részletes rendezési terv feladata.

RÉSZLETES ISMERTETÉS.

Az általános rendezési tervben felvett zöldterülethálózat részletes ismertetése a következő:

A Duna balpartján feltétlenül szükséges és kívánatos a dunapart zöldterületként való kialakítása, ami részben meglévő, üres területek parkosításával, részben a dunaparti beépítés fellazításával érhető el. Ez a zöldterületsáv északon az északi kikötők területéig, délen az összekötő vasúti hídnál a gyárnegyedekig terjed.

A Nagykörúton belüli területen, a létesítendő gyermekjátsszótér és kisebb zöldterületeken kívül nagyobb zöldterületfoltok kialakítására van lehetőség, a Bazilikától a Központi Városházig terjedő szakaszon és a Múzeum-kert mellett.

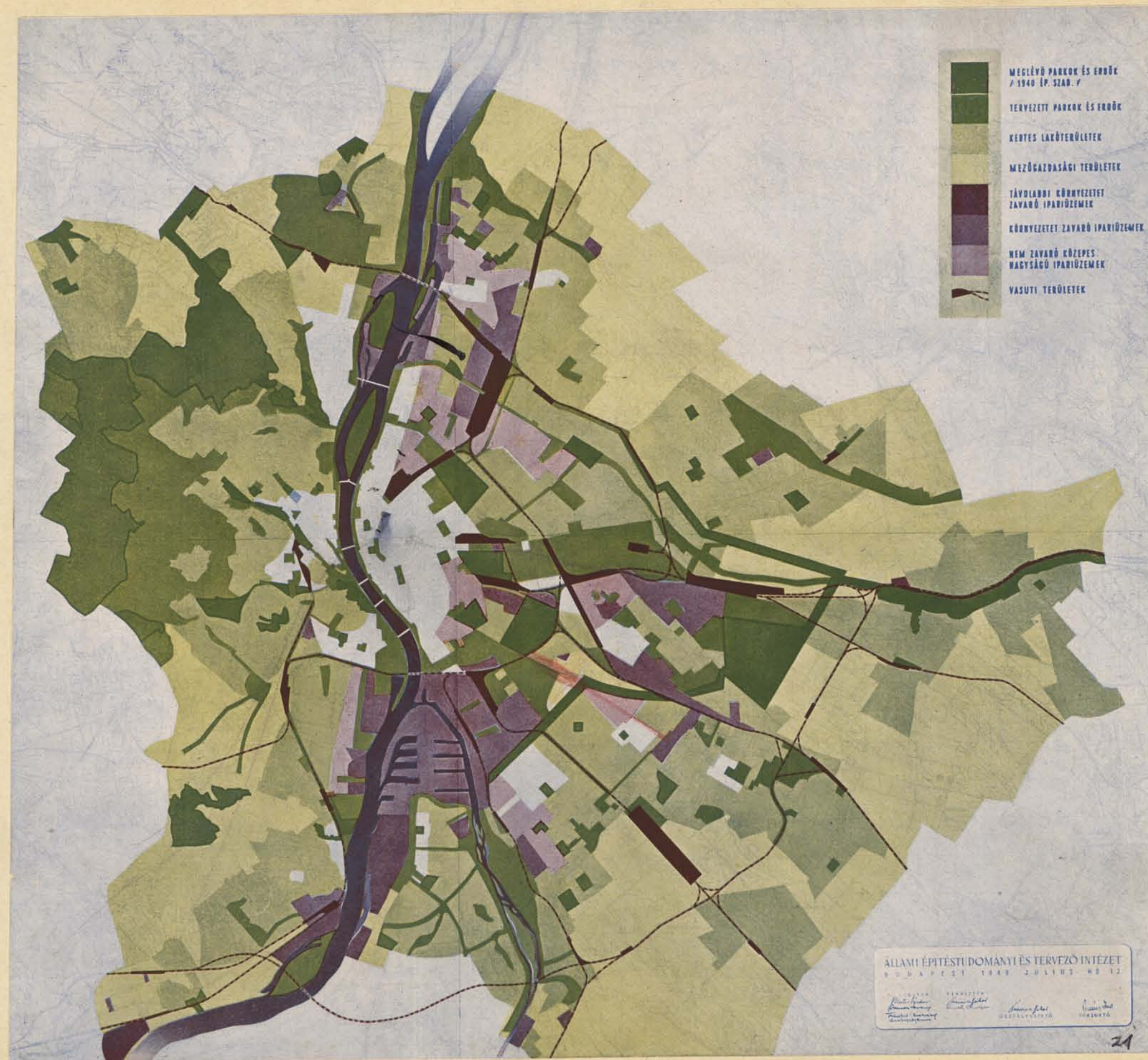
A sűrűn beépített belső terület határán alakítható ki a „nagy zöld gyűrű”. Ez a terület az északi dunaparttól indulva, legnagyobb részt közközben lévő üres területek bekapcsolásával halad az Állatkertig, ill. a Városligetig, ehhez a területhez kapcsolódik délfelől a Városliget közvetítésével a régi Lóverseny-térnek sportcélokra felhasználandó területe, majd tovább, dél felé a Kerepesi-temető és az attól keletre elterülő, teljesen lazaan beépített zöldterülettel kialakítható terület, továbbá délre a Népliget területe és annak a kitelepítendő vásártér és kövágóhíd területe által az Orczy-útig és a Dunáig való meghosszabbítása.

Ebbe a zöldterület gyűrűbe helyezhető el a sportlétesítmények nagy része. A nagy zöld gyűrűhöz kapcsolódik és ennek keleti folytatását képezi Budapest határáig terjedően az ú. n. „nagy zöld ék”, amely az új Lóverseny-tér területén keresztül Kőbányáig, majd a Rákosi temetőig terjed.

Ugyancsak a nagy zöld gyűrűhöz kapcsolódik délkeleten az a zöldterületsáv, amely egészen a Határerdőig alakítható ki.

A széljárásnak megfelelő északnyugat-délkelet irányban kialakítható további zöldterületek, a Rákospatak völgye, majd a körvasút-sor mentén létesítendő zöltsáv, amely a Határerdőben folytatódik. A nagy zöld gyűrűn belül, ill. a zöld gyűrű és Rákospatak völgye között a zöldterületeket sugárirányban keskenyebb zöltsávok kötik össze.

Újpest területén kialakítandó északnyugat-délkeleti irányú zöltsáv a Szilas-patak völgye, amely az újpesti Vízművek dunaparti zöltsávjával és a kialakítandó újpesti Dunapart zöldterületeivel kapcsolatos. Ennek a zöldterületnek délkelet felé mezőgazdasági területekkel megszakított folytatása a Szilas-patak völgye, Rákosszentmihály, Mátyásföld és Cinkota között.



A keleti peremvárosokban összefüggő zöldterület a Rákospatak völgyének keleti folytatása, Rákosliget és Rákoskeresztúr, valamint Rákosszababánya között.

A déli peremvárosokat Budapesttől a Határerdő zöldsávja választja el. Jelentősebb zöldterület alakítható ki Pestszentlőrincen a kavicsbánya helyén, továbbá Pestszenterzsébet és Soroksár határában a dunamenti mélyebb területeken és a Molnár szigeten.

Csepelnek a Kisduna mentén van nagyobb összefüggő zöldterülete. További jelentős zöldterületsávja úgy alakítandó ki, hogy az ipari és a lakónegyedeket egymástól elválassza.

A Duna jobbpartján ugyancsak első osztályú zöldterület, a fellazított Dunapart, északon a rómaiparti hétyégi telep, azután az óbudamenti Dunaparton kialakítandó zöldterületek, amelyekhez a Lukácsfürdő környéke tartozik, továbbá ettől délre a Tabán-fürdőváros és Gellértfürdő, Műgyetem, Lágymányos-út környéke. A Dunaparton, tovább dél felé, nagyobb zöldterületet alkotnak az Albertfalvai Dunaparton kiképzendő parkok, melyek a déli peremvárosok üdülését szolgálják és még tovább délre a Háróssziget ősparkja.

Ezt a budai dunaparti zöldsávot sugárirányban csatlakozó zöldterületek kötik össze a budai hegyvidékkel, északon az Aranyheggyel, majd tovább délre a Rózsadomb felett a hármashatárhegyi erdővel, a Tabán völgyéből a Horváth-kerten, Vérmezőn, Városmajor-parkon, Virányoson keresztül a Szabadsághegy üdülőparkjaival és a Tabáni-temető parkosítandó zöldjén keresztül a Jagelló-út mentén a Farkasréti-temetővel.

A budai hegyvidék összefüggő erdői a város üdülése szempontjából legfontosabb zöldterületek. Ennek az erdővnek kiterjesztését, egyes részeinek egymással való folyamatos összekapcsolását írja elő a terv, amely az első osztályú zöldterületekhez hozzászámítja a Szabadsághegynek, Zugligetnek és a hűvösvölgyi hegyvidéknek eddigi VIII. építési övezetbe sorolt területét is, miután ezek a jövőben teljesen kielégíthetik az első osztályú zöldterületekhez fűzött igényeket.

II. osztályú zöldterületnek, tehát fellazított zöldbe ágyazott szabadonálló beépítésnek jelöli ki a terv a pesti oldalon az eddig VI. és VII. építési övezetbe sorolt villaterületeket és az összes lazább beépítésű külső területeket, míg a budai oldalon az „áttetsző Buda” elvének megfelelően a legsűrűbb beépítésű óbudai, vizivárosi, németvölgyi és lágymányosi részek kivételével, mindenütt fellazított szabadonálló beépítésmódot ír elő, másodosztályú zöldterület jelleggel.

A II. osztályú zöldterületeknek ez a körülhatárolása nem jelenti azt, hogy máshol nem kell törekedni az építkezés fellazítására. Végső cél a teljesen fellazított beépítésű, zöldbe ágyazott város. Folyamatos megvalósításának előkészítése a részletes rendezési tervek feladata.

Beépítésre nem szánt, nagyrészt mezőgazdasági célokat szolgáló III. osztályú zöldterületek a Duna balpartján a Rákosok külső területei, továbbá a Rákosokat Cinkotától, Mátyásföldtől és Pestszentlőrinc-től elválasztó területek és a déli Soroksár, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc és Pestszentimre közötti szabad területek. A Duna jobbpartján északon Pesthidegkút és Óbuda külső beépítésre nem alkalmas területei, a déli részekben pedig Farkasréttől délre elterülő, a Kamara-erdőt magában foglaló és Nagytétény határába átnyúló területek.

TEMETŐK.

A terv zöldterületi keretében kijelöli azokat a területrészeket, melyeket temetők céljaira lehet felhasználni. Minthogy a közigazgatási Budapest területén belül Nagy-Budapest egész területére számítva eleget kell tenni a temető-terület van, kívánatos volna a külső területek temetőinek fokozatos lezárása. Amennyiben új temetőkre mégis szükség lesz, további temetők a pesti oldal északi részén, valamint a budai oldal déli részén a mezőgazdasági területeken nyílnak.

KÜLÖNLEGES RENDELTETÉSŰ TERÜLETEK

Nyilvánvaló, hogy Nagy-Budapestnek szerepénél, földrajzi helyzeténél és kialakulásánál fogva vannak olyan különleges rendeltetésű területei, amelyek az előbbi területek egyikebe sem sorolhatók, vagy ha valamely területbe (lakó-, vagy zöldterület) tartoznak is, már az általános rendezési tervben ki kell emelni különleges szerepüket.

CITY.

Ilyen terület elsősorban Budapest fővárosi jellegével, centrális szerepével összefüggő kormányzati, kereskedelmi és kulturális központ. Ennek a területnek északi határa a Szent István-körút, nyugati határa a Duna, keleti határa a Bajcsy Zsilinszky-út, Múzeum-körút, Tolbucin-körút vonala, azonban gyakorlatilag dél felé benyúlik a belső Ferencváros és a Lágymányos területébe.

A „City” északi része (az V. ker. belső része), az úgynevezett kormányzati negyed. Itt központosíthatók az ország politikai és ipari adminisztrációját szolgáló középületek. Középen van a kialakult kereskedelmi centrum, ettől délre az egyetemek, klinikák, (Nemzeti Múzeum), a kulturális és tudományos központ területe, amely Budán, Lágymányoson a Műgyetemhez és az itt létesíthető egyetemi városhoz kapcsolódik.

VAR.

A Vár teljes egészében műemlék jellegű terület, újjáépítése során különleges értékét fenn kell tartani, de e mellett nincs akadálya annak, hogy kisebb felforgalmú kormányzati épületek (elnöki palota, követségek, stb.) itt helyezkedjenek el. A Vár részletes rendezési terve ezen szempontok figyelembevételével készíthető el.

FÜRDŐTERÜLET.

Különleges jelentősége van Budapest gyógyforrásainak, melyek a várost Európa egyedülálló jelentőségű fürdővárosává tehetik. Feltétlenül szükség van a fürdőterületnek különleges területként való sorolására és egységes szempontok szerint való rendezésére.

A fürdővárost teljes egészében zöldterületbe ágyazottan kialakítandónak jelöli a terv. Szükségesnek tartja a déli fürdőcsoport (Gellért-fürdő, Rudasfürdő, Szent Imre-fürdő és az északi fürdőcsoport (Lukács-, Császár- és Királyfürdő) zöldterületi kapcsolatát és ennek a budai hegyvidék üdülő területeivel való összeköttetését.

A fürdőváros területéhez tartozik a Szent Margitsziget is, valamint különálló csoportként a városligeti Széchenyi-forrás. Lazább kapcsolatokkal ide sorolható az Erzsébet-sósfürdő, a Dagály-utcai fürdő, a Római-fürdő és a Csillaghegyi fürdő.

ÜDÜLŐ TERÜLETEK.

Különleges elbírálást igényel a Szabadság-hegy vidékének üdülő- és téli sport területe. A Széchenyi-hegyi fensík különösen alkalmas tömegüdülésre, itt építhetők fel a dolgozók üdülő- és gyógyszállodái. Fontos üdülőterület a Római part dunamenti sávja, az evező-tömegsport bázisa.

EGYEB KÜLÖNLEGES TERÜLETEK.

Legutóbbi időben alakult ki a Városliget mentén a „Szakszervezeti negyed” területe. Különleges területként kezelendő a Lágymányoson létesíthető vásárterület és az Aranyhegy alja, amely a nagybudapesti olimpiai stadion elhelyezésére hivatott, végül a budafoki borpincék vidéke is különleges területként szerepel a tervben.

IPARI TERÜLETEK

Az előzőekben már megállapítást nyert az a körülmény, hogy a magyar ipar decentralizációjára van szükség, ezért Nagy-Budapesten nem annyira új ipari területeket kell kijelölni, mint inkább a meglévő iparterületek korszerűsítése számára kell megfelelő területeket biztosítani.

Az iparüzemeket, zavaró hatásuk figyelembevételével, a terv négy fokozatba sorolja.

I. Távolabbi környéket zavaró ipari üzemek területe.

Olyan iparüzemek elhelyezésére szolgál, amelyek füst, bűz, vagy más zavaró körülmények folytán a lakóterületektől teljesen elkülönített elhelyezést igényelnek.

Ezek az üzemek a széljárás, közlekedés, vízelvezetés szempontjainak tekintetbevételével kijelölt területeken helyezendők el, lakóterületektől teljesen elkülönítve.

II. Környezetet zavaró ipari üzemek területe.

Az olyan ipari üzemek elhelyezésére szolgál, melyek az okozott zaj, az iparüzem nagysága, vagy más okok folytán lakóterületektől elkülönített elhelyezést igényelnek, de nincs akadálya annak, hogy a munkahely és lakóhely közelségének és összefüggésének biztosítására a város különböző részein, lakóterületek közelében legyenek elhelyezhetők.

III. Nem zavaró, közepes nagyságú ipari üzemek területe.

Olyan ipari üzemek elhelyezésére szolgál, melyek lakóterületeken belül is elhelyezhetők, azonban általában külön telepeket, külön épületeket igényelnek. Ezek céljára iparral vegyes lakóterületeket jelöl ki a terv.

IV. Nem zavaró kisipari üzemek területe.

Olyan ipari üzemek elhelyezésére szolgál, amelyek a lakóterületen bárhol elhelyezhetők, ahol erre külön tilalom nincs.

Az iparüzemek elhelyezési javaslatával a terv tekintettel van egyrészt az ipar szempontjából kívánatos telepítésre, másrészt az észak-déli irányú városfejlesztés szempontjaira.

Az olyan ipari üzemek területét, melyek a település szempontjából nem kívánatos helyen fekszenek, de értékük folytán kitelepítésükkel számolni nem lehet, a terv körülhatárolja; azaz további terjeszkedésükre lehetőséget nem ad.

JELENLÉGI HELYZET.

Nagy-Budapest jelenlegi ipari üzemeinek elhelyezkedését bemutató térkép adatainak tekintetbevételével megállapítható, hogy az ipari területek jelentékeny része a következő fontosabb göcpontok körül helyezkedik el.

- Az újpesti ipari üzemek területe, mely az anyalföldi ipari területekhez kapcsolódik.
- A kőbányai ipari üzemek területe, mely a Kőbányai-út mentén a Józsefvárosi teherpályaudvarig húzódik.
- A ferencvárosi (Gubacsi) iparterület.
- A csepeli ipari üzemek területe.
- Az óbudai ipari üzemek területe.
- A Kelenföld-lágymányosi ipari üzemek területe, amely egészen a Háróssziget északi sarkáig húzódik.



Az ipari üzemek jelenlegi elhelyezkedése és a város fejlődési iránya az ipar kívánatos elhelyezésére egy olyan észak-déli irányú sávot határoz meg, amelynek északi végét az Újpest-környéki iparterületek alkotják, a város keleti külső területein átvezet dél felé, Ferencvárosnál a csepeli kikötőt érinti, majd a Csepel-szigeten át a lágymányosi és Hárossziget környéki ipari területben végződik. Ettől a sávától független ipari csomópontot alkot a kőbányai ipari terület. Az ipari területeknek a lakóterületektől zöldterületekkel való elválasztása kívánatos.

Fentiek alapján a terv az ipari telepítést a következőképpen javasolja:

ÉSZAKI IPARI TERÜLET:

Újpesten, részben a Duna, részben a vasútvonal mentén és ennek déli folytatásában Angyalföldön, a Béke-utca és az északi teherpályaudvar között terül el Nagy-Budapest ipari területének a terv szerinti északi csoportja.

Ezen a területen csupán a II. fokozatú iparüzemek helyezhetők el, tehát a füstös, bűzös, távolabbi környéket zavaró iparüzemeket (nevezetesen az újpesti börgyárakat) innen idővel ki kell telepíteni.

Az Újpesti-sziget alatt létesítendő téli kikötő hajóépítő műhelyei, raktárházai ennek az ipari területnek szerves részei.

Újpesten és Angyalföldnek II. fokozatú ipari üzemek céljaira ki nem jelölt részein a város jellegének megfelelően nem zavaró, közép-iparral vegyes lakóterületek vannak kijelölve.

KŐBÁNYAI IPATERÜLET:

A terv szerint javasolt ipari területek másik csoportja részben a ceglédi vasútvonal mentén terül el, részben kifejleszthető Kőbánya északi részében a beépített területtől a Rákospályaudvarig a kőbányai téglagyárak területeinek felhasználásával. Körülhatárolandó a Dróher-sörgyárnak lakóterületek közé zárt tömbje. Ebbe a csoportba tartoznak a józsefvárosi teherpályaudvar mentén települt üzemek, amelyek belátható időn belül meg nem szüntethetők, de terjeszkedésükre a helyen módot adni nem szabad.

A kőbányai ipari területen szintén II. fokozatú, távolabbi környéket nem zavaró ipari üzemek helyezhetők el.

Kőbányán is, mint Újpesten, lakóterülettel vegyes közép nagyságú III. fokozatú iparüzemek részére megfelelő terület áll rendelkezésre.

BUDAPEST DÉLI IPARI TERÜLET:

A Budapest-déli ipari területet a Soroksári-út menti Gubacsi ipari jellegű városrész alkotja, beletartoznak a leendő közbiztonság érdekében betelepítésére szánt területek.

Ennek az ipari területnek folytatását a csepeli ipari terület, a kikötővel és a Weiss Manfréd gyárral, továbbá a Duna jobbpartján, a lágymányosi Dunapart mentén kialakítható, majd tovább délre a budafoki és Háros-sziget melletti ipari területek alkotják.

I. fokozatú, füstös, bűzös, távolabbi környéket zavaró ipari üzemek a jövőben csupán a Csepel-szigeten és a csepeli ipari területektől délre a Duna jobbpartján helyezhetők el.

Esetleg a jövőben a Csepel-sziget közép részének ipari területként való kiépítése is felmerülhet.

Szükséges egyes Nagy-Budapesthez tartozó pestkörnyéki települések ellátására a lakosság foglalkoztatásának biztosítása céljából kisebb helyi ipari területek létesítése. Ilyen területek létesíthetők a terv szerint Békásmegyernél, Rákospalotán, Mátyásföldön, Kispesten, Pestszentlőrincen, Pestszenterzsébeten, Soroksáron és Nagy-tétényben.

A fent felsorolt területeken kívül már fennálló nagyobb iparüzemek, vagy folyamatosan áttelepítendő, vagy területük körülhatárolandó és tovább nem fejleszthető. Ilyenek egyes nagyobb újpesti iparüzem-

mek területei, az óbudai Gáthyár, az óbudai Hajógyár, a Ganzgyár budai telepe és a Karolina-úti gyártelepek területe.

III. fokozatú nem zavaró lakóterülettel végtelenül elhelyezhető iparüzemek számára a budai oldalon a lágymányosi, a pesti oldalon a központon kívül eső területein, a fent már említett Újpesten, Kőbányán kívül Kispesten és Pestszenterzsébeten jelölt ki a terv megfelelő területeket.

IV. fokozatú nem zavaró kisebb ipari üzemek a terv szerint mind a lakóterületen létesíthetők, ahol a részletes rendezési terv, ill. az építészeti szabályzat útján ez külön tiltva nincs.

LAKÓEGYSÉGEK ÉS VÁROSRESZEK

Bevezetőnkben említettük, hogy a korszerű városrendezés alapja a város területének lakóegységekre való felbontása. A lakóegységek egymással és a nagy egységgel összefüggő, de bizonyos kulturális és települési önállósággal rendelkező területek.

A FELOSZTÁS JELENTŐSÉGE.

Nagy-Budapesten különös jelentősége van a lakóegységek kialakításának. A város belterületei ugyanis olyan nagy lélekszámú és területű összefüggő szövedéket alkotnak, hogy az egyéni élet kialakítására kevés a lehetőség. Ezeket a területeket a lakosság nem érzi „otthonának” a szó emberi értelmében. A külső területeken pedig a középületek telepítésének tervszerűtlensége teljes kulturális önállóságot eredményezett, ami a lakosság kulturális és politikai elmaradottságát vonta maga után.

Az általános rendezési tervnek elsőrendű feladata a várost olyan önálló jellegű sejtekre bontani, amelyekben egységes társadalmi élet kialakult, vagy kialakulhat. Ezek a városrészek az egészséges városrendezésnek alapjául szolgálhatnak.

KIVANATOS LÉLEKSZÁM.

Az ilyen lakóegység legkisebb lélekszáma 2500—3000 lélek; az a lakószám, amely egy alapiskola fenntartásához elegendő. Elméletileg elfogadható legnagyobb lélekszám 20—25.000 fő körül van ugyanis ez a legnagyobb lélekszám, amelynek lakói kulturális egységet alkothatnak, amelynek helyi adminisztrációja még bürokrácia-mentesen kialakítható. Gyakorlatilag a város belterületének sűrűn beépült részein ennél jóval nagyobb egységek kialakítására volt szükség.

A részletes városrendezési terv során szükségessé válik a lakóegységeknek további házcsoportokra, háztömbökre való felosztása.

AZ ELHATÁROLÁS SZEMPONTJAI.

Az egyes lakóegységek elhatárolásának tervezésénél a vizsgálat szempontja elsősorban a természetesen kialakult helyzet figyelembevétele volt. Azok a területek tekintendők egy egységnek, amelyek a terep, a beépítés, az útvonalak alakulása folytán erősen egymáshoz kötött területekből állnak és amelyek vagy már el vannak látva megfelelő önálló közintézményekkel, vagy ilyenek kialakítására lehetőség van.

Különösen Budán a hegyvidéki területeken talált a vizsgálat már teljesen kialakult, a lakók tudatában régóta létező városrészeket, amelyeknek nevei is magától értetődően megállapíthatóak voltak és általában a régi dűlők emlékét őrzik.

A Duna partján is legnagyobb részben találhatók voltak ilyen területek — már kialakult elnevezéssel —, ahol ez hiányzott, a terv a területi elhelyezkedést hangsúlyozó ideiglenes elnevezést állapított meg. (Pl. Észak-Sashalom, Dél-Sashalom, stb.)

Alapelve volt, hogy a lakóegységeket főútvonalak, vasútvonalak lehetőleg ne keresszék, hanem azok a lakóegységek határain ha-

ladjanak. Ahol a lakóegységeknek zöldterületsávval való elválasztása lehetséges, ott ez kívánatos, de mindenestre gondoskodni kell minden lakóegységben, akár a lakóegység határán, akár közép-pontjában, a lakóegység lélekszámának megfelelő zöldterületről.

A lakóegységek a részletes rendezési terv alapjai. A beépítési tervek lehetőleg mindenütt az egész lakóegység tervével együtt készítenők, ami lehetőséget nyújt a lakóegységen belül szükséges összes közintézmények területszükségletének és helyének megállapítására.

ÚJ KERÜLETI BEOSZTÁS.

Az előbbieken ismertetett lakóegységek elve lehetőséget ad Nagy-Budapest új kerületi beosztására.

A terv szerint kialakítandó lakóegységek a kerületi beosztás alapjául vehetők oly módon, hogy ilyen egymással szorosabb kapcsolatban álló egységekből kialakíthatók a nagy-budapesti kerületek. Ezek a kerületeken belül pedig a lakóegységek a kerületek további tagozására alkalmasak.

A terv Nagy-Budapest területét összesen 127 lakóegységre bontja, abból a Duna balpartjára 85 lakóegység, jobbpartjára 42 lakóegység esik.

Magára Budapest területére 60 lakóegység, míg a környező községekre és városokra 67 lakóegység jut.

Nagy-Budapest lakóegységeinek felsorolásánál és azok szerepének, helyzetének rövid ismertetésénél Budapest határán belüli lakóterületeket tárgyaljuk először, majd a környéki településeket. A lakóegységek területéről, jelenlegi lélekszámáról és az elhelyezhető lakosság legnagyobb számáról a mellékelt táblázat nyújt áttekintést.

LAKÓEGYSÉGEK BUDAPESTEN.

1. Római fürdő.

Az esztergomi vasútvonaltól északra Budapest határáig terül el, magában foglalja a dunaparti fürdőterület nagy részét. Villaszerű beépítéssel kialakult lakónegyed, amelynek központja a Munkács-tér környékén alakítható ki.

Jelenlegi lélekszáma 4000 fő, elhelyezhető lesz 27.100 fő.

2. Filatorigát.

A Bécsi-úttól a Dunáig és az esztergomi vasútvonaltól Óbudán a Hévizi-út, Bogdáni-út vonaláig terjed. Magában foglalja az aquincumi ásatások és a gázgyári lakótelep területét. A gázgyártól dél felé sűrű beépítésű az óbudai területekhez csatlakozó lakónegyed, északi része nagyrésztben mezőgazdasági terület.

Jelenlegi lélekszáma: 3.000 fő, elhelyezhető lesz: 45.300 fő.

3. Testvérhegy.

A Bécsi-úttól nyugatra fekvő, ezideig meglehetősen laza beépítésű, keleti lejtésű lakóterület. A Bécsi-út mentén magasabb beépítésű. Magában foglalja a téglabányák mentén kialakítandó zöldterület-

sávot és a régi óbudai temetőt.

Jelenlegi lélekszáma: 5.000 fő, elhelyezhető lesz: 22.700 fő.

4. Óbuda.

Egyik legnagyobb lélekszámú lakóegység, amelynek az Árpád-híd kiépítése után óriási fejlődési lehetősége van. Központja a jelenlegi Flórián-tér környéke. Déli részei a legnagyobb fajlagos beépítésű területekhez tartoznak.

Jelenlegi lélekszáma: 34.000 fő, elhelyezhető lesz: 99.600 fő.

5. Újlak.

A Szépvölgyi-út menti dombos területet foglalja magába, keleten a Duna partjáig nyúlik, délen a Fürdőváros területe határolja. A lazább beépítésű hegyvidéki lakóterület a sűrűn beépített sík területhez csatlakozik, melynek természetes központja a Szépvölgyi-út és Lajos-utca keresztezésének környéke.

Jelenlegi lélekszáma: 11.000 fő, elhelyezhető lesz: 26.200 fő.

6. Szépvölgy.

Eddig VII.—VIII. építési övezetbe tartozott, laza beépítésű lakónegyed, központja a Törökvész-utca mentén alakítható ki.

Jelenlegi lélekszáma: 2.000 fő, elhelyezhető lesz: 7.900 fő.

7. Rózsadomb.

Nyugaton a Gábor Áron-utca, délnyugaton a Kis Rókus-utca, délkeleten a Mártírok-útja határolják. Magában foglalja a fürdőváros északi területcsoportját. A Marcibányi-tér környékének zöldterülete kelet felé nagyobb zöldterületté bővül. A lakóegység központja már kialakult a Mártírok-útja és a Margithíd környékén.

Jelenlegi lélekszáma: 17.000 fő, elhelyezhető lesz: 34.000 fő.

8. Pasarét.

Önálló szomszédságként már kialakult egészséges lakónegyed, melynek központja a Pasaréti-út környéke.

Jelenlegi lélekszáma: 6.000 fő, elhelyezhető lesz: 43.000 fő.

9. Hűvösvölgy.

Laza beépítésű, nagy zöldterületekkel határolt, kialakult lakó- és nyaralótelep. Központja a végállomás környéke.

Jelenlegi lélekszáma: 5.000 fő, elhelyezhető lesz: 21.400 fő.

javított 19



ÁLLAMI ÉPÍTÉSTUDOMÁNYI ÉS TERVEZŐ INTÉZET
BUDAPEST 1948. JULIUS HÓ 12

ELŐZETTES
FELVETÉS
TERVEZÉS
DOKUMENTÁCIÓ

ELŐZETTES
FELVETÉS
TERVEZÉS
DOKUMENTÁCIÓ

Sorszám	MEGNEVEZÉS	Összterület	Zöldterület	Iparterület	Különleges terület	FAJLAGOS BÉÉPÍTÉSI SZÁM										Lokosok száma összesen	
						2.0		1.5		0.75		0.25		0.10		1941	tervezett lokos sz.
						terület ha	elhelyezhető lokos	terület ha	elhelyezhető lokos	terület ha	elhelyezhető lokos	terület ha	elhelyezhető lokos	terület ha	elhelyezhető lokos		
1	Római fürdő	175	46		29					100	27.100					4.000	27.100
2	Filatorl gát	426	253	33				48	23.200	80	20.900	12	1.200			3.000	45.300
3	Testvérhegy	400	60									340	* 22.700			5.000	22.700
4	Óbuda	224	33			66	39.100	126	60.500							34.000	99.600
5	Újlak	180	60					31	14.900	45	* 8.300	44	* 3.000			11.000	26.200
6	Szépvölgy	156	28									128	* 7.900			2.000	7.900
7	Rózsadomb	234	46					8	* 2.500	166	* 30.500	14	* 1.000			17.000	34.000
8	Pasarét	257	18							234	* 42.800	5	* 200			6.000	43.000
9	Hüvösvölgy	187								85	* 14.600	102	* 6.800			5.000	21.400
10	Zugliget	181	36									146	* 8.900			3.000	8.900
11	Viránvos	108	36							67	* 12.400	5	* 200			1.000	12.600
12	Törökvész	185	45	6				38	18.200	97	* 17.800					12.000	36.000
13	Víziváros	110	3					82	38.900	25	* 2.000					32.000	40.900
14	Vár	136	33		39					64	* 8.400					6.000	8.400
15	Martinovics hegy	170	13							144	* 24.200	13	* 800			17.000	25.000
16	Istenhegy	123	10							41	* 7.600	72	* 4.800			1.000	12.300
17	Szabadsághegy	296								69	* 12.700	227	* 16.800			3.000	28.500
18	Mártonhegy	143								57	* 9.400	86	* 5.700			2.000	15.100
19	Farkasrét	135	49							4	700	82	5.400			2.000	6.100
20	Németvölgy	276	66					52	24.900	168	* 29.000					27.000	53.900
21	Krisztina	158	63		16			18	8.100	61	* 11.300					14.000	19.400
22	Gellérhegy	164	36			28	16.800			100	* 17.300					14.000	34.100
23	Lágymányos	249	84	10		79	46.700	39	19.000	37	9.800					21.000	75.500
24	Gazdagrét	274								58	* 10.700	216	* 14.400			2.000	25.100
25	Sasad	190	16							40	* 7.300	134	* 9.000			6.000	16.300
26	Kelenföld	315	16							84	22.000	216	21.400			13.000	43.400
27	Nádorváros	254	74	82				98	* 41.000							6.000	41.000
	Buda összesen:	5.708	1.124	131	84	172	102.600	540	251.200	1.816	346.700	1.840	129.200			269.000	829.700
28	Felső Angyalföld	304	21	85	35			26	* 8.900	137	36.100					18.000	46.000
29	Alsó rákosi rétek	260	77									183	17.500			9.000	17.500
30	Közép rákosi rétek	210	84									126	12.000			7.000	12.000
31	Felső rákosi rétek	222	83							14	3.500	125	12.000			5.000	15.500
32	Rákospalva	254	18									236	22.400			10.000	22.400
33	Törökőr	186	43							143	37.700					11.000	37.700

- * 30 %-os csökkentés a lakosszámban hegyvidéki és iparral vegyes lakóterületeknél
- * 50 %-os csökkentés a lakosszámban a különleges területeknél
- ▼ Ezen területek mivel egyben lakóterületek is a különleges területek összegezésében nem szerepelnek

10. Zugliger.

A Zalai-úttól és Hidegkúti-úttól nyugatra elterülő terület, amelyet a Kutvölgyi-út választ el a Szabadsághegy területétől. Zöldterületbe ágyazott üdülő jellegű városrész. Központja Szép Ilonánál alakítható ki.

Jelenlegi lélekszáma: 3.000 fő,
elhelyezhető lesz: 8.900 fő.

11. Virányos.

A Szabadsághegy lejtőjét és a János kórház és OTBA. kórház területét foglalja magában, központja Budagyöngye körül alakítható ki. Szép növényzetű, csendes lakónegyed, villaszerű beépítéssel.

Jelenlegi lélekszáma: 1.000 fő,
elhelyezhető: 12.600 fő.

12. Törökvész.

A Városmajor-parktól a Marcibányi-tér völgyéig és a Mártírok-útjától a Gábor Áron-útig terjedő lakóterület, melynek a Szilágyi Erzsébet-fasor és a Mártírok-útja felé hosszú, délkeleti lejtője szép fekvésű lakóterület, kisebb északi lejtője a Marcibányi-tér felé lejt. A Mártírok-útja közelében sűrű beépítésű terület, északnyugati részei villanegyed jellegűek. Központja a Retek-utca vonala. Kinyitandó, illetőleg laza pontházak területként építhető be a Retek-utca és Széll Kálmán-tér közötti alacsony beépítésű, elavult tömb.

Jelenlegi lélekszáma: 12.000 fő,
elhelyezhető lesz: 36.000 fő.

13. Viziváros.

A budai oldal központi lakóterülete. Kiszélesen korszerű, legnagyobb részben elavult beépítésével alkalmas egy új városrész kialakítására. Laza, sávos és pontházak jellegű épületekkel, a Dunáig nyúló és a Rózsadombig felvezető belső partsávokkal alakítható ki.

Jelenlegi lélekszáma: 32.000 fő,
elhelyezhető lesz: 40.900 fő.

14. Vár.

Különleges területként kijelölt lakóegység, amely muzeális, továbbá kisebb félkörívmű kormányzati épületek elhelyezésére hivatott. A Vár területén kívül magában foglalja a Vérmezőt, a Horváth-kert területét, a kettő között elterülő felláított jellegűen beépítendő területet és az Atilla-utca és Vár között lépcsőzetesen emelkedő várhegy-alja területét.

Jelenlegi lélekszáma: 6.000 fő,
elhelyezhető lesz: 8.400 fő.

15. Martinovich-hegy.

Az Endresz György-tértől az Istenhegyi-útig terjedő terület, amely a Martinovich-hegy (Kis Svábhegy) parkként kialakítandó ormát is magában foglalja. Alsó határa a Városmajor-utca és a Németvölgyi-út vonala, melyebb része sűrű beépítésű, hegyoldala villanegyed. Központnak a Szent Orbán-tér és az Endresz György-tér felel meg.

Jelenlegi lélekszáma: 17.000 fő,
elhelyezhető lesz: 25.000 fő.

16. Istenhegy.

A Diósárok, a Fogaskerekű vasút, a Viola-utca és a Martinovich-hegy által határolt enyhe lejtésű lakóterület, központja az Istenhegyi-út mentén volna kialakítható.

Jelenlegi lélekszáma: 1.000 fő,
elhelyezhető lesz: 12.300 fő.

17. Szabadsághegy.

Nagy-Budapesthez tartozó, legjelentősebb üdülőterület. 400 méter magas fensíkja alkalmas üdülők, szállodák kialakítására, ezért zöldterületbe ágyazottan magasabb beépítési intenzitást nyer. Központja a nagyszálló vidéke.

Jelenlegi lélekszám: 3.000 fő,
elhelyezhető lesz: 28.500 fő.

18. Mártonhegy.

A Szabadsághegy, Martinovich-hegy és Németvölgy között fekvő lazaan betelepült lakóterület, keleti részei sűrűbb beépítésű villanegyedek.

Jelenlegi lélekszám: 2.000 fő,
elhelyezhető lesz: 15.100 fő.

19. Farkasrét.

A Farkasréti temetőt és ettől nyugatra elterülő déli lejtésű hegyoldalakat foglalja magában, központja a Törökbálinti-út mentén alakul ki.

Jelenlegi lélekszám: 2.000 fő,
elhelyezhető lesz: 6.100 fő.

20. Németvölgy.

A Németvölgyi-út, Győri-út, MAV. vasútvonal és a Sashegy gerince által határolt nagy kiterjedésű, több kisebb körzetből álló lakóterület, magában foglalja a Tabáni-féltető, Németvölgyi-temető összekapcsolása által keletkező parkot, ettől északra lévő sűrűn beépített sík lakóterületet, délre pedig a Sashegy északi és keleti lejtőjét a Kis-Gellért-hegyet. Jellegénél fogva több központja alakult ki, az egyik a XII. kerületi előjárósága környékén, a másik a Budaörsi-úton.

Jelenlegi lélekszám: 27.000 fő,
elhelyezhető lesz: 53.900 fő.

21. Krisztinaváros.

A Krisztina-körúttól a Gellért-hegy gerincéig terjedő terület. Magában foglalja a Krisztina-körút melletti nagyvárosi jellegű területet, a Nap-hegynek és a Gellérthegy északi lejtőjének villaszerű beépítésre kijelölt részeit és a tabáni fürdővárost. A magasan fekvő területek központja a Hegyalja-út és Aladár-utca közötti terület.

Jelenlegi lélekszám: 14.000 fő,
elhelyezhető lesz: 19.400 fő.

22. Gellérthegy.

Ebbe a lakóegységbe tartozik a Szent Imre herceg-útja, Verpeléti-út, Szent Korona-útja és a Gellérthegy gerince közötti lakóterület. Keleti oldala magában foglalja a Gellért-fürdőt, a Műgyűjtemény területét a létesítendő egyetemi városrészszel, továbbá a Bartók Béla-út menti magas beépítésű lakóterületeket, míg a Gellérthegy déli lejtője, Budapest egyik legszebb, de az ostrom alatt erősen megrongálódott villanegyede. Zöldterülete a Gellérthegy ormán kívül a Kerté-

szei Tanintézet megtartandó zöldterülete, központja a Bartók Béla-út mentén alakult ki.

Jelenlegi lélekszáma: 14.000 fő,
elhelyezhető lesz: 34.100 fő.

23. Lágymányos.

Az összekötő vasúti híd folytatásában álló vasúti töltés (illetőleg itt tervezett gyorsforgalmi út) és a Szent Imre herceg útja, Verpeléti-út, Szent Korona-útja közötti terület.

Nagyrésze legsűrűbben beépült lakónegyed, magában foglalja a Duna-menti — vásárterület céljára kialakítható — zöldterületeket és a Lágymányosi-tó körül kialakítandó zöldterületet. Sűrű beépítésénél fogva külön városközpont kijelölése nem szükséges.

Jelenlegi lélekszám: 21.000 fő,
elhelyezhető lesz: 75.500 fő.

24. Gazdagrét.

Keleten a Sasadi-út, Budaörsi-út, délen a Nagyszebeni-út alatt lévő települési határ által közrefogott terület.

A házhelyosztás során településre szánt korszerű lakóterületként kialakítható enyhe lejtésű domboldal, melynek központja a Beregszászi-út mentén helyezhető el.

Jelenlegi lélekszám: 2.000 fő,
elhelyezhető lesz: 25.100 fő.

25. Sasad.

A Sashegy gerincétől a Sasadi-útig terjedő déli lejtő, családi házak kialakítására alkalmas. Északkeleti része nagyobb intenzitású beépítést nyer. Itt kap elhelyezést az Agrártudományi Egyetem.

Jelenlegi lélekszám: 6.000 fő,
elhelyezhető lesz: 16.300 fő.

26. Kelenföld.

A Kelenföldi pályaudvartól a Fehérvári-útig és a Hamzsabégi-úttól Budapest határáig terjedő terület. Magában foglalja a Kelenföldi pályaudvar környékén kialakítható intenzívebb beépítésű területet, amely a lakóegység központja, továbbá az Erzsébet Sósfürdőt és e körül kialakítandó zöldterületet és a déli részek laza beépítésű, családi házak kialakítására alkalmas területeit. E területen fellépő agresszív talajvizek az építkezésnél figyelembe veendőek.

Jelenlegi lélekszám: 13.000 fő,
elhelyezhető lesz: 43.400 fő.

27. Nádorváros.

A Fehérvári-út és a Duna közötti terület, amely magában foglalja a budai déli gyárnegyedet, a Fehérvári-út menti gyári településsel vegyesen kialakítható lakóterületet és az ezeket egymástól elválasztó zöldsávot.

Jelenlegi lélekszám: 6.000 fő,
elhelyezhető lesz: 41.000 fő.

28. Felső Angyalföld.

Újpest határától és a Dunától a Rákospatak völgyéig, illetőleg a Béke-térig terjedő területet foglalja magában. Váci-út menti szakasza kikötő, illetőleg lakóterülettel vegyes gyáripari település. Többi része részben kialakult, részben kialakítandó zöldterületbe ágyazott lakó-

Sorszám	MEGNEVEZÉS	Österület	Zöldterület	Iparterület	Különleges terület	FAJLAGOS BÉEPÍTÉSI SZÁM										Lakosok száma összesen	
						2.0		1.5		0.75		0.25		0.10		1941	tervezett lakos sz.
						terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos		
34	Rókosváros	263	42					48	* 16.000	173	* 31.600					32.000	47.600
35	Herminemező	173	3							170	44.600					10.000	44.600
36	Alsó Angyalföld	277	22	48	24			145	* 48.500	38	10.100					23.000	58.600
37	Vízafogó	209	46	65				98	46.900							13.000	46.900
38	Lehel város	210	66		52			93	* 31.100							35.000	31.100
39	Istvánmező	336	168							168	44.100					27.000	44.100
40	Terézváros	125				89	53.200			36	9.600					59.000	62.800
41	Erzsébetváros	148	8			60	36.000	70	33.600	10	2.700					90.000	72.300
42	Szt. István város	123	13			110	66.400									41.000	66.400
43	Kormányzati n.	110	17		▲ 110	81	* 24.200	12	* 2.800							30.000	27.000
44	Belváros	91	12		▲ 91	63	* 28.300	11	* 2.700							31.000	31.000
45	Opera	124				105	62.900	19	8.800							72.000	71.700
46	Belső Józsefváros	66	10			56	33.700									22.000	33.700
47	Belső Ferencváros	58	9			49	29.000									25.000	29.000
48	Felső Józsefváros	127	14			50	29.900	63	* 21.100							68.000	51.000
49	Alsó Józsefváros	138	45			44	26.500	49	* 16.600							57.000	43.100
50	Külső Ferencváros	288	146			89	53.200	53	25.300							57.000	78.500
51	Tisztviselő telep	281	140	77						64	17.000					10.000	17.000
52	Gubacs	851	309	447	81							14	1.300			25.000	1.300
53	Csepel kikötő	389		389													
54	Kutató	211	38	4	12					24	6.300	133	12.600			18.000	18.900
55	Kőbánya	168	11	36				80	* 27.000	41	* 7.500					14.000	34.500
56	Óhegy	240	34	38						113	29.700	55	5.200			8.000	34.900
57	Újhegy	223	37	54								132	12.600			3.000	12.600
58	Óhegyalja	274	137	123	14												
59	Téglagyárak	232	73	159												1.000	
60	Rákosmező	732	622	5	75			4	1.900	26	6.800					20.000	8.700
Pest összesen		7.903	2.347	1.530	292	801	443.300	771	291.200	1.157	287.300	1.004	95.600			851.000	1.117.400
Buda és Pest összesen		13.611	3.471	1.661	376	973	545.900	1.311	542.400	2.973	634.000	2.844	224.800			1.120.000	1.947.100
61	Római part	79			▲ 79									79	1.000	500	1.000
62	Csillaghegyalja	234	22									212	19.000			9.000	19.000
63	Csillaghegy	115	55	18								42	3.100			1.500	3.100
Békaásmegeyer összesen		428	77	18	▲ 79							254	22.100		1.000	11.000	23.100
64	Ófalu	232										232	12.000			2.800	12.000

- 30 %-os csökkentés a lakosszámban hegyvidéki és iparral vegyes lakóterületeknél
- 50 %-s csökkentés a lakosszámban a különleges területeknél
- ▼ Ezen területek mivel egyben lakóterületek is a különleges területek összegezésében nem szerepelnek

negyed, a Rákospatak völgyében létesítendő parksávval. Központja a Rákospataki parksáv mentén alakítható ki.
Jelenlegi lélekszám: 18.000 fő,
elhelyezhető lesz: 45.000 fő.

29. Alsó Rákosi rétek.

Az Északi teherpályaudvartól keletre a Rákospatak, Nagy-Budapest határa és az Egressy-út között kialakult terület. Laza beépítésű, családi házas jellegű lakóegység a Rákospataki parksáv és a Határerdő folytatásában tervezett parksáv között. Központja az Erzsébet királyné-út és a Csömöri-út mentén alakítható ki.
Jelenlegi lélekszám: 9.000 fő,
elhelyezhető lesz: 17.500 fő.

30. Közép Rákosi rétek.

Az Egressy-úttól délkeletre a Rákospatak völgye, Budapest határa és a Kerepesi-út között fekvő, északnyugat-délkelet irányban elnyújtott laza beépítésű lakóterület. Központja a Tihanyi-út tájékára helyezhető.
Jelenlegi lélekszám: 7.000 fő,
elhelyezhető lesz: 12.000 fő.

31. Felső Rákosi rétek.

A Kerepesi-út, a nagy zöld ék és Budapest határa között elterülő igen laza beépítésű lakóterület, amelynek központja a ház helyosztás során kiépítendő részben, a Rákosgyöngye strandfürdő környékén alakítható ki. A Rákospatak völgye zöldterület, amelynek határán intenzív kertgazdasági művelési terület kialakítása lehetséges.
Jelenlegi lélekszám: 5.000 fő,
elhelyezhető lesz: 15.500 fő.

32. Rákosfalva.

Nagy Lajos király-útja és a Rákospatak völgye között elterülő laza beépítésű lakóterület, melynek központja a tervezett Tihanyi-téri park mentén alakítható ki.
Jelenlegi lélekszám: 10.000 fő,
elhelyezhető lesz: 22.400 fő.

33. Törökőr.

Egressy-út, Nagy Lajos király-útja, Kerepesi-út és Mexikói-út között elterülő közepes intenzitású lakóterület, melyben a székesfővárosi növénykertek zöldterületként megtartandó telepe bennfoglaltatik. Központja a Kerepesi-út mentén a Róna-utctól keletre lévő telektömbön parkosítva alakítandó ki.
Jelenlegi lélekszám: 11.000 fő,
elhelyezhető lesz: 37.700 fő.

34. Rákosváros.

Az Északi Teherpályaudvar, a Rákospatak völgye, az Egressy-út és a Róna-utca által határolt terület, nagyrészt iparral vegyes lakóterületként alakíthatóan. Zöldterülete a Bosnyák-tér környéke, központja a Thököly-úton húzódik, a Róna-utctól a Bosnyák-térig.
Jelenlegi lélekszám: 32.000 fő,
elhelyezhető lesz: 47.600 fő.

35. Herminamező.

A MÁV ceglédi fővonala között és a Róna-utca között elterülő — a régi Építésügyi Szabályzat szerint VI. építési övezetbe sorolt — terület. Közlekedési helyzete és részben kialakult beépítésmódja alkalmassá teszi nagyobb (0.75) intenzitású zöldterülettel vegyes lakóterület kialakítására.
A külső Andrássy-út és a vasút között fekvő része lakóterületekkel vegyes ipari terület, központja a Thököly-út mentén és az Újvidék-téren alakítható ki.
Jelenlegi lélekszáma: 10.000 fő,
elhelyezhető lesz: 44.600 fő.

36. Alsó Angyalföld.

A Rákospatak völgye, a Béke-utca, Róbert Károly-körút és Váci-út közötti terület, nagyrészt iparral vegyes, magas intenzitású lakóterület. A Béke-utca, Országbíró-utca, Északi teherpályaudvar és a Tahit-utca közötti terület teljes egészében ipari területté alakítható, a Hajdu-utca, Rákospatak környékének beépítetlen területe zöldterületbe ágyazott lakóterületként alakítandó ki. Nagyobb zöldterületei az angyalföldi tébolyda parkja és az ahhoz észak felől csatlakozó park, továbbá a Honvédkórházak területe.
Jelenlegi lélekszám: 23.000 fő,
elhelyezhető lesz: 58.600 fő.

37. Vizafogó.

Róbert Károly-úttól északra a Váci-út és Duna között elterülő terület. Nagyrészt beépítetlen. A város észak-déli fejlesztésével kapcsolatban különösen alkalmas magas, korszerű beépítésű lakóterület kialakítására. A Duna mentén, a területen végighúzódó parksáv magában foglalja az Árpád-híd pesti hídfőjét, a Dagály-utca fürdőterületét és a „Nagy Zöld Gyűrű” Dunapartig terjedő kivezetését.
A lakóegység északi részén helyezkedik el a nagy-budapesti északi kikötő terület nagyrészt az ezzel kapcsolatos raktárházakkal és ipari területekkel. Központja a Róbert Károly-körút és a Váci-út találkozásánál alakítandó ki.
Jelenlegi lélekszám: 13.000 fő,
elhelyezhető lesz: 46.900 fő.

38. Lehelváros.

A Nyugati pályaudvar és a Váci-út között északra a Róbert Károly-körútig terjedő terület. Nagyrészt már kialakult, intenzív beépítésű lakónegyed, melyben az elhelyezkedő kórházak, valamint beépítetlen területek lehetővé teszik a „nagy zöld gyűrűnek” ezen a városegységen való keresztülvezetését. A területeket a terv iparral vegyesnek jelöli. Központja a Ferdinánd-tér környéke. A kis- és középiparnak fokozott idehelyezését a már eddig is ide települt iparok és a lakosságnak helyben való foglalkoztatása egyaránt indokolják.
Jelenlegi lélekszám: 35.000 fő,
elhelyezhető lesz: 31.100 fő.

39. Istvánmező.

A Városliget területét magában foglaló, a Dózsa György-út, a ceglédi vasútvonal és a Keleti pályaudvar között elterülő terület. Beépített területeinek túlnyomó része szabadonálló, ú. n. bérvilla övezetbe tartozott. Kisebb része zsúfoli, zárt, sűrű beépítésű és fellazítása feltétlenül indokolt.

A Városliget és Allatkert területe, a Széchenyi-fürdő fürdőváros fellegű területe egyrészt, a Fedett Sportcsarnok és az épülő Centenárius Stadion másrészt, jellemzői e városegységnek. Ezen a területen halad keresztül a közforgalmi út legterheltebb szakasza is, úgy hogy a terület részletes megtervezésénél a forgalmi szempontok döntő jelentősége tekintetbe veendő.
Jelenlegi lélekszám: 27.000 fő,
elhelyezhető lesz: 44.100 fő.

40. Terézváros.

A Podmaniczky-utca, Dózsa György-út, Vilma királynő-út és Teréz-körút közötti terület. Legmagasabb intenzitású beépítéssel kialakult lakóterület, melynek fellazítása kívánatos. Magában foglalja a Városliget menti villanegyedeket a szakszervezetek székházaival. Magas beépítése teljes egészében központi jellegűvé teszi.
Jelenlegi lélekszáma: 59.000 fő,
elhelyezhető lesz: 62.800 fő.

41. Erzsébetváros.

Területi határai a Vilma királynő-út, Dózsa György-út, Keleti pályaudvar, Rákóczi-út és Erzsébet-körút. A Rottenbiller-utctól az Erzsébet-körútig terjedő szakasza, legmagasabb intenzitású, a Rottenbiller-utca és Dózsa György-út közötti része 2. fokozatú lakóterület. Jelenleg Budapest legsűrűbb, legzsúfoltabb lakóterülete, melynek nagymértékű fellazítása szükséges.
A MABI-kórház és az Állatorvosi Iskola területének bevonásával kisebb zöldterület kialakítására nyílik lehetőség.
Jelenlegi lélekszám: 90.000 fő,
elhelyezhető lesz: 72.300 fő.

42. Szent István-város.

A Váci-út és a Duna között, a Szent István-körúttól a Dózsa György-útig terjedő, nagyrészt az utolsó 20 esztendőben kiépült, magas beépítésű intenzív lakónegyed. A Duna mentén zöldterület sáv szegélyezi, amely a Szent István-parknál kiszélesedik.
Jelenlegi lélekszám: 41.000 fő,
elhelyezhető lesz: 66.400 fő.

43. Kormányzati negyed.

A Szent István-körút, Bajcsy Zsilinszky-út, József Attila-utca és a Duna által határolt terület. A Szent István-körúttól a Báthory-utcaig terjedő része a kormányzati épületek, minisztériumok elhelyezésére alkalmas, tekintetbe véve a már kialakult helyzetet, a romállapotot és beépítetlen üres területeket. Az ettől délre fekvő rész, a Szabadság-tér környéke (Tözsdei) az ipari és kereskedelmi igazgatás épületeit foglalja magában. A dunaparti sávnak lehetőségig való fellazítása szükséges. Meglévő zöldterületei a Kossuth Lajos-tér és a Szabadság-tér.
Jelenlegi lélekszám: 30.000 fő,
elhelyezhető lesz: 27.000 fő.

44. Belváros.

Területe megegyezik az eddigi budapesti IV. ker. területével, északi része a minőségi üzletek területe, dél felé inkább kulturális negyed, kisebb mértékben lakónegyed. Ezenkívül még sokféle szerepet tölt be

Sorszám	MEGNEVEZÉS	Összterület	Zöldterület	Iparterület	Különleges terület	FAJLAGOS BEÉPÍTÉSI SZÁM										Lakosok száma összesen	
						2.0		1.5		0.75		0.25		0.10		1941	tervezett lakos sz.
						terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos		
65	Remetékertváros	343	5									338	*13.100			5.000	13.100
66	Budaliget	98	9											89	*2.200	500	2.200
	Pesthidegkút összesen	673	14									570	25.100	89	2.200	8.300	27.300
67	Albertfalva összesen	231	74	49						46	*11.300	62	6.800			4.800	18.100
68	Kelenvölgy	138	8									130	*10.700			5.400	10.700
69	Rózsavölgy	111	2	2								107	*7.400			1.200	7.400
70	Belváros (Budafok)	118	13							36	*6.900	70	*7.100			10.500	14.000
71	Dél Budafok	423		131						10	*2.600	282	*17.400			7.200	20.000
	Budafok összesen	790	23	133						45	9.500	589	42.600			24.300	52.100
72	Budatétény	240	36									204	*14.700			3.300	14.700
73	Baross Gábor telep	229										229	*16.400			7.400	16.400
74	Nagytétény ófalu	90	14									76	4.600			1.800	4.600
75	Nagytétény villanytelep	70												70	*2.300	600	2.300
	Nagytétény b. Tétény ö.	629	50									509	35.700	70	2.300	13.100	38.000
76	Belváros (újpest)	198	45	27				49	23.200	77	*13.300					27.700	36.500
77	Gyárváros	215	5	84						85	*14.900	41	4.200			23.300	19.100
78	Megyer	382	116	77						71	*12.300	118	14.200			24.400	26.500
79	Újtelep	238	68							10	2.800	160	15.400			600	18.200
	Újpest összesen	1033	234	188				49	23.200	243	43.300	319	33.800			76.000	100.300
80	Ófalu	168			11					10	2.800	147	13.400			10.900	16.200
81	Belváros	248	5		39					32	8.400	172	18.400			19.600	26.800
82	Pótlék dűlő	106	13									93	9.200			6.000	9.200
83	Kovácsi telep	120										120	12.700			9.500	12.700
84	Kertváros	164	26	15								123	9.200			3.000	9.800
	Rákospalota összesen	806	44	15	50					42	11.200	655	63.500			49.000	74.700
85	Pestújhely összesen	153	6									147	16.800			11.800	15.800
86	Sashalom észak	178	12									166	14.600			10.000	14.600
87	Sashalom dél	145	10									135	7.800			4.200	7.800
	Sashalom összesen	323	22									301	22.400			14.200	22.400
88	Nyaráló telep	160	20									140	7.000			3.000	7.000
89	Észak Mátyásföld	123		17								106	5.600			1.600	5.600
	Mátyásföld összesen	283	20	17								246	12.600			4.600	12.600
90	Rákossztrihály dél	314	6							12	2.200	296	21.200			11.000	23.400
91	Rákossztrihály észak	229	9									190	15.200	30	1.600	7.000	16.800

- 30 %-os csökkentés a lakosszámban hegyvidéki és iparral vegyes lakóterületeknél
- 50 %-os csökkentés a lakosszámban a különleges területeknél
- ▼ Ezen területek mivel egyben lakóterületek is a különleges területek összegezésében nem szerepelnek

a város életében. Itt van a dunaparti korzósétány, a szállodák, továbbá a Központi városháza és a Sztalin-tér kiállítási épülete. A Dunaparton a szállodasor lazítása kívánatos, majd később a Molnár-utca és a Dunapart közötti tömböké is. A Bazilika, Sztalin-tér, Városháza előtt nyitandó tér összefüggő és a City-ben is nélkülözhetetlen park létesítését teszi lehetővé. Ezt elősegíti a régi épületek romállapota is.
Jelenlegi lélekszám: 31.000 fő,
elhelyezhető lesz: 31.000 fő.

45. Opera.

Központi fekvésű, a Bajcsy Zsilinszky-út, Nagykörút és Rákóczi-út által határolt lakónegyed. Zsúfolt, elavult beépítése alkalmassá teszi belső területeinek korszerű, fellazított jellegű, magas intenzitású beépítésére, a központ felé vezető zöldsáv kialakítására.
Jelenlegi lélekszáma: 72.000 fő,
elhelyezhető lesz: 71.700 fő.

46. Belső Józsefváros.

Rákóczi-út, József-körút, Üllői-út és Múzeum-körút közötti intenzív beépítésű központi fekvésű, de nagyrészt elavult lakónegyed. Magában foglalja a Nemzeti Múzeumot, az Egyetem épületeit és a belső klinikákat, ezzel kapcsolódik a belváros kulturális célú területeihez.
Jelenlegi lélekszáma: 22.000 fő,
elhelyezhető lesz: 33.700 fő.

47. Belső Ferencváros.

Tolbúchin-körút, Üllői-út, Ferenc-körút és a Duna által határolt lakóterület. Közlekedési helyzeténél fogva (a déli iparvidékhez legközelebb eső központi terület) lakótelepülés szempontjából fokozott jelentőségű, nagyrészt elavult beépítése korszerű fellazítást igényel.
Jelenlegi lélekszám: 25.000 fő,
elhelyezhető lesz: 29.000 fő.

48. Felső Józsefváros.

A Rákóczi-út, Fiumei-út, Baross-utca és József-körút közötti zsúfolt, de amellelt nagyrészt elavult beépítésű lakóterület. A Nagyfuvaros-utcától nyugatra elterülő rész legnagyobb intenzitású lakóterület gyanánt, az ettől keletre elterülő rész az ipari területekkel vegyes lakóterület gyanánt van tervbevéve. A Köztársaság-tér zöldjének a Fiumei-útra vezető megnagyobbítása, a Teleki-tér bekapcsolása útján további zöldterület létesítése szükséges. A terület részletes rendezési tervével kapcsolatosan gondoskodni kell a város belsejébe bevezető zöldsáv, vagy legalább is zöldbeágyazott építési sáv kialakításáról.
Jelenlegi lélekszám: 68.000 fő,
elhelyezhető lesz: 51.000 fő.

49. Alsó Józsefváros.

A Baross-utca, Orczy-út és József-körút által határolt terület, melynek jellege a felső Józsefváros jellegéhez hasonló, nyugati területei itt is legnagyobb intenzitású lakóterületi beépítést, keleti részein iparral vegyes beépítést nyerne. Magában foglalja a klinikák, Kossuth Akadémia, Orczy-kert és Fűvészkert területét.
Jelenlegi lélekszám: 57.000 fő,
elhelyezhető lesz: 43.100 fő.

50. Külső Ferencváros.

A Ferenc-körút, Üllői-út, Könyves Kálmán-körút és a Duna között elterülő terület, nyugati fele a legintenzívebb, keleti fele II. fokozatú lakóterületi beépítést nyer ipari területekkel vegyesen. A dunaparti sáv zöldterület gyanánt húzódik végig a terület mellett, magában foglalja a megszüntetendő dunaparti teherpályaudvar területét. Déli részén vonul át a Dunáig a nagy zöld ék, mely ebben a kerületben lévő sporttelepek, kórházak területét magában foglalja és a Kiserdő területének, Lóvászár-tér, Marhavászár-tér és a kitelepülő Közvágóhíd és szintén kitelepítés alatt álló Globus konzervgyár területének felhasználásával alakítható ki. Központjai a Boráros-tér, a Halter-tér és a Nagyvárad-tér körül keletkeznek.
Jelenlegi lélekszám: 57.000 fő,
elhelyezhető lesz: 78.500 fő.

51. Tisztviselő-telep.

Az Orczy-út, Kőbányai-út, Népliget keleti oldala és az Üllői-út által határolt terület. Kisebb része az úgynevezett Tisztviselő-telep és Gyárdűlő területe. Zölddel vegyes, részben sorházas, részben szabadonálló lakótelepülés, melynek központja az Elnök-utca mentén alakítható ki. A terület legnagyobb része a Népliget. Északon a MÁVAG, a Ganz-gyár, a Dohánygyár és a MAV északi főműhely területei határolják. Ezekkel a gyári területekkel az ipari település fejezetében foglalkoztunk.
Jelenlegi lélekszám: 10.000 fő,
elhelyezhető lesz: 17.000 fő.

52. Gubacs.

A Könyves Kálmán-körút, Üllői-út, Budapest határa és a Duna közötti legnagyobb részben ipari terület, magában foglalja a Ferencvárosi pályaudvar területét, a közvágóhidak céljára fenntartott területet, valamint a nagy zöld gyűrű déli kivezetését és a Határerdő déli sávját. A gyárterületeknek a részletes tervezés során kisebb zöldsávokkal való megszakítása szükséges. Ebben a területben a MAV lakótelepének és városi kislakásoknak kisebb lakóterülete van.
Jelenlegi lélekszám: 25.000 fő,
elhelyezhető lesz: 1.300 fő.

53. Csepeli kikötő.

Budapest határában ipari üzemek, raktárházak céljára fenntartott terület, melynek nyugati részén a szabadkikötő, keleti részén az ipari kikötők építhetők ki. A Duna-Tisza hajózható csatorna kiépítésével a terület jelentősége meg fog növekedni.

54. Kuttó.

A Népliget és MAV kőbányai vonala között elterülő lakóterület. Északi része, az úgynevezett Pongrácz-úti régi lakótelep területe nagyobb intenzitású, 3-as fokozatú, többi területei családi házias jellegű lakóterületek. A Ceglédi-úti Hangya gyár területét ipari területként tartjuk meg, az ettől délre elterülő részek mezőgazdasági területek, intenzív műveléssel (bulgár kertészet). A terület erős tagozása miatt két kisebb körzetre oszlik. Az egyiknek központja a Pongrácz-út, másinak központja az Üllői-út mellett alakítható ki.
Jelenlegi lélekszám: 18.000 fő,
elhelyezhető lesz: 18.900 fő.

55. Kőbánya.

A MAV kőbányai Felső pályaudvar, Külső Jászberényi-út, Ihász-utca és kőbányai Alsó pályaudvar között elterülő terület, mely az eddig Kőbányának nevezett nagyobb kiterjedésű területnek csupán egy része. Jellege legnagyobb részben iparral vegyes lakóterület, keleti sarkában tiszta ipari terület, ugyancsak ipari terület a lakóegység központjában fekvő Dreher sörgyárnak ki nem telepíthető területe, melyhez északon és délen kialakítható zöldterületek csatlakoznak. Központja a Szent László-tér körül helyezkedik el. Nagy részének 2. intenzitású beépítésével a keleti ipari terület központi lakóegysége lesz.
Jelenlegi lélekszám: 14.000 fő,
elhelyezhető lesz: 34.500 fő.

56. Óhegy.

A kőbányai tömbnek az Ihász-utca, Maglódi-út, Noszlopi-utca és Gyömrői-út közötti részét foglalja magában. A déli rész 3. intenzitású lakóterület, az északi rész családi házias jellegű, északkeleti határsávja ipari terület. Központjában a Dreher sörgyár alatti zöldterülettel kialakítható üres terület van, mely alatt a csíráztató pincék területek el. Ennek a zöldsávnak déli folytatásában alakítható ki a lakóegység központja, ettől délre pedig újabb zöldterületsáv képezhető ki.
Jelenlegi lélekszám: 8.000 fő,
elhelyezhető lesz: 34.900 fő.

57. Újhegy.

A Noszlopi-út, Maglódi-úti település délkeleti határa és a Gyömrői-út közötti terület. Déli részén a Téglagyár ipari területe, északi részén a laza beépítésű lakóterület helyezkedik el. A kettőt egymástól a területen végighúzó zöldsáv választja el, központja a ház helyosztás során felépülő új település területén alakítható ki.
Jelenlegi lélekszám: 3.000 fő,
elhelyezhető lesz: 12.600 fő.

58. Óhegyalja.

A Gyömrői-út mentén elterülő, részben már korszerű gyárakkal, beépített teljes egészében ipari település célját szolgáló terület, mely a Határerdő zöldterületét és a mezőgazdasági területeket is magában foglalja. Közlekedési helyzete igen jó, egyik oldalán vasútvonal, a másik oldalán főforgalmi út határolja. Csúpn az ipartelepek állandó bennlakó alkalmazottai lakják.

59. Téglagyárak.

A terület a Maglódi-úttól keletre a meglévő téglagyárak területét, továbbá mezőgazdasági területeket foglal magában.
Jelenlegi lélekszám: 1.000 fő.

60. Rákosmező.

Rákosmező területe a nagy zöld ék területét foglalja magában és így a már betelepült területeket kivéve, teljes egészében zöldterület céljára tartandó fenn. Alkalmas nagyobb sportterületek és szórakozási terület kialakítására.
Jelenlegi lélekszám: 20.000 fő,
elhelyezhető lesz: 8.700 fő.

Sorszám	MEGNEVEZÉS	Összterület	Zöldterület	Iparterület	Különleges terület	FAJLAGOS BEÉPÍTÉSI SZÁM										Lakosok száma összesen	
						2.0		1.5		0.75		0.25		0.10		1941	tervezett lakos sz.
						terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos		
	Rákosszthalmály összesen	543	15							12	2.200	486	36.400	30	1.600	18.000	40.200
92	Ófalu	166										166	10.700			4.300	10.700
93	Cinkota újfalu	67	7											60	2.700	700	2.700
94	Déli telep	102										102	6.400			800	6.400
95	Árpádföld	155												155	4.900	1.300	4.900
	Cinkota összesen	490	7									268	17.100	215	7.600	7.100	24.700
96	Rákoskeresztúr ófalu	403	142	14								247	18.500			10.500	18.500
97	Rákoskeresztúr újtelep	270												270	10.400		10.400
	Rákoskeresztúr összesen	673	142	14								247	18.500	270	10.400	10.500	28.900
98	Rákoshegy összesen	273	12									261	11.700			6.900	11.700
99	Rákosliget összesen	88										88	5.200			3.200	5.200
100	Rákoscaba ófalu	414	107									307	19.200			7.600	19.200
101	Rákoscaba d. telep	312												312	11.400	3.000	11.400
102	Rákoscaba újfalu	267										267	17.000			4.200	17.000
	Rákoscaba összesen	993	107									574	36.200	312	11.400	14.800	47.600
103	Wekerle telep	163	7									156	18.100			18.100	18.100
104	Törökfalva	118								48	9.000	70	9.100			13.900	18.100
105	Belváros	292	9					21	10.000	82	17.000	180	18.700			27.100	45.700
106	Kertváros	240	58	32								150	13.300			6.100	13.300
	Kispest összesen	813	74	32				21	10.000	130	26.000	556	59.200			65.200	95.200
107	Pestszentlőrinc ny.	338	28	46						30	7.600	234	23.700			14.900	31.300
108	Miklós telep	266	104	5						14	3.600	143	11.200			6.400	14.800
109	Belváros	269	27							20	5.200	222	17.700			7.300	22.900
110	Szemere telep	350	8									342	21.400			8.600	21.400
111	Szt. Imre kertváros	255	18									237	14.600			2.800	14.600
112	Erzsébet telep	162		12								150	10.700			5.100	10.700
	Pestszentlőrinc összesen	1.640	185	63						64	16.400	1.328	99.300			45.100	115.700
113	Észak Pestszenterzsébet	337	37					46	22.200	175	39.800	79	9.700			40.100	71.700
114	Kelet Pestszenterzsébet	234	60									174	16.300			14.700	16.300
115	Dél Pestszenterzsébet	290	26	44						109	18.900	111	11.000			22.000	29.900
	Pestszenterzsébet összesen	861	123	44				46	22.200	284	58.700	364	37.000			76.800	117.900
116	Soroksár ófalu	238	34	12								192	15.300			13.500	15.300
117	Újtelep	87	14									73	10.300			3.500	10.300
118	MÁV. kertváros	76	12									64	4.000			1.000	4.000

- 30 %-os csökkentés a lakosszámban hegyvidéki és iparral vegyes lakóterületeknél
- 50 %-os csökkentés a lakosszámban a különleges területeknél
- ▼ Ezen területek mivel egyben lakóterületek is a különleges területek összegezésében nem szerepelnek

LAKÓEGYSÉGEK BUDAPEST HATÁRÁN KÍVÜL

A peremvárosok és községek területeit városonként, illetve községenként csoportosítva tárgyaljuk, — érintve az illető város vagy község egyéb városrendezési kérdéseit is. A lakóterületi egységek sorszáma azonban folytatólagos és egyezik a mellékelt táblázat sorszámaival.

BÉKÁSMEGYER.

Békásmegyer községnek csak a Római-part és Csillaghegy nevű része tartozik Nagy-Budapesthez, mely szemben az ösközséggel, az utóbbi évtizedekben rohamosan fejlődött. Az egész község lakossága az 1941-es 13.000 fővel szemben 1948-ban már 20.000 főre emelkedett és a lakosság szaporulat úgyszólván teljes egészében a Nagy-Budapesthez tartozó részekre esik. A község területén van ugyan egynéhány nagyobb ipari üzem, azonban a lakosságnak túlnyomó része Budapestre jár munkába.

61. Római part.

Külön lakóegységet képez a Római-part területe, amelyet teljes egészében vízisport célokra kívánunk felhasználni. Állandó lakos itt csak az lesz, aki üdülő- és sportüzemekben van foglalkoztatva. Jelenlegi lélekszám: 500 fő, elhelyezhető lesz: 1000 fő.

62. Csillaghegy alja.

A Szentendrei-úttól keletre, illetve nyugatra két várossegység alakul ki. A keleti rész Csillaghegy alja, központja a Mátyás király-út mentén az Aradi-utca és Damjanich-utca közötti részen helyezhető el. Jelenlegi lélekszám: 9.000 fő, elhelyezhető lesz: 19.000 fő.

63. Csillaghegy.

A nyugati részen nagyobb telkek alakultak ki, itt aránylag kevés a szabad terület. A központ helye a Böhm Péter-utca és a Szentendrei-út sarka. Jelenlegi lélekszám: 1.500 fő, elhelyezhető lesz: 3.100 fő.

PESTHIDEKGÚT.

A Budavidék tájképileg egyik legszebb helyén elterülő, nagy kiterjedésű, betelepült részekkel rendelkező község, melyhez Nagykovácsi községnek József Attila kertváros nevű része is hozzátartozik. A budapesti határhoz is közel fekvő községnek lakótelepülés szempontjából egyetlen hibája, hogy nem rendelkezik megfelelő mennyiségű és minőségű ivóvízzel. A vízvezeték kiépítése után azonban a legegészségesebb lakóterületek egyike lesz.

64. Ófalu.

Az Ófalu a hozzátartozó erzsébetligeti résszel és az újonnan kiosztott házhelyek területével egy várossegységet alkot, melynek központja a mai községházánál alakítható ki. Jelenlegi lélekszám: 2.800 fő, elhelyezhető lesz: 12.000 fő.

65. Remetékertváros.

A másik várossegység az ettől délre fekvő terület, melynek gyűjtőútja a kiépített Máriaremetei-út. Ezt a várossegységet szintén teljes egészében a 4. fokozatba soroljuk. Központját a Remetei-út kanyarulatánál, az egészségház környékén lehet elhelyezni. Jelenlegi békelétszám: 5.000 fő, elhelyezhető lesz: 13.100 fő.

66. Budaliget.

Pesthidegkút legkevesebb beépült része a máriaremetei templomtól északra fekvő Budaliget, melyet — mivel már szórványosan betelepült és felparcellázott — a beépítésből kizárni nem kívántuk és az 5. fokozatba soroltuk. Budaliget központja a máriaremetei templommal szemben lévő zöldterületnél fog kialakulni. Jelenlegi lélekszám: 500 fő, elhelyezhető lesz: 2.200 fő.

A budai déli községek és városok csoportjába tartoznak Albertfalva, Budafok, Budatétény és Nagytétény.

A négy helyiség együttes lakossága 1941. évben 42.000 fő. A lélekszám emelkedése várhatóbb, mint a pesti oldal városaiiban, vagy községeiben. Ennek nem a megfelelő területek hiánya az oka, hiszen a budai oldal még igen sok kihasználatlan, egészséges lakóterülettel rendelkezik, hanem az a körülmény, hogy az ipari munkásság munkahelye ettől a vidéktől nehezen közelíthető meg.

Az iparban foglalkoztatottak aránya viszonylag alacsony. Budafokon pl. az iparban foglalkoztatottak az egész kereső lakosságnak csak 29%-át teszik ki (3.400 fő), ebből is 2.100 fő a budafoki húsz munkásnál többet foglalkoztató üzemben dolgozik. Mivel itt a kis- és közép-ipari üzemek is jelentős számban vannak, ezért azt lehet mondani, hogy Budafokon alig van gyárimunkás, akinek munkahelye nem a városban van. Hasonló a helyzet nemcsak Budafokon, hanem a déli csoport többi községeiben is.

A jövőben a zavaró ipartelepeknek délre, tehát Albertfalva, Budafok és Nagytétény községekben való telepítésével kapcsolatban kíváncsok volna, ha ennek a megnagyobbodott iparnak munkásai ezen a lakóterületen helyezkednének el.

Ugyancsak kíváncsok volna, ha Budafok és Csepel között híd létesítésével lehetségesé válnék a csepeli gyárak munkásainak ezen az egészséges és jó fekvésű lakóterületen való elhelyezése.

A buda-déli település csoportnak szerepe a nagybudapesti tervben egyrészt az, hogy az erősen zavaró ipari üzemeket ide, a Duna mellé lehet áttelepíteni, ahol az uralkodó széljárás mellett a lakóterületeket az ipar nem zavarja, másrészt, hogy a terület a déli lejtőin egészséges lakótelepülések alakíthatók ki a Budapest déli gyártelepek munkásai részére.

Ez a telepítés Nagy-Budapest észak-déli irányú fejlesztése szempontjából is megfelelő, úgyhogy ezen a területen a lakosság számának nagyobb emelkedését kívánatos előmozdítani.

Mint a továbbiakban községenként ezt részletesen kimutatjuk, ezen a területen a mai 42.000 főnyi lakossággal szemben még legnagyobb részt 4. fokozatú beépítés mellett is 126.700 fő elhelyezése válik lehetővé.

67. Albertfalva.

Albertfalvát a Duna, valamint a déli vasút vonal határolja, így önálló lakóegységet alkot. Ez a lakóegység előnyös helyzetben van, mert jó közlekedése és dunai fekvése folytán itt több nagyobb gyártelep települt. A gyárak telepedése továbbra is kívánatos, ezért

a mai gyártelepektől délre még további területet jelöl ki a terv ipari üzemek részére. Az Erzsébet királyné-út és a Duna közötti terület iparral vegyes lakóterület lesz. Az itteni magasabb fokú beépítést az OTI lakótelepeknek magasabb laksűrűsége indokolja.

Az Erzsébet királyné-úttól nyugatra eső terület, úgy a már beépített részekben, mint a házhelyosztással újonnan igénybe vett területeken, családiház jellegű beépítést nyer.

A községnek központja a Kossuth Lajos-tér környékén alakítható ki. Jelenlegi lélekszám: 4.800 fő, elhelyezhető lesz: 18.000 fő.

BUDAFOK.

Budafok a déli települési csoportok legjelentősebb városa. Belterületén városias jellegű központtal rendelkezik. Ez a központ a terep emelkedése miatt elég szűk, annak további városias fejlődése nem valószínű.

Budafok városának igen fontos szerepe van a bortermelés szempontjából, mert a hegyoldalokban nagyobb mennyiségű bor tárolására alkalmas borpincék létesíthetők. Budafok lakosságának jelentős része a borkereskedelemben van foglalkoztatva. Budafok várossegységeit a topográfiai viszonyok jól elkülönítik.

68. Kelenvölgy.

Kelenvölgy a Kelenföldi pályaudvarhoz, illetve az itteni villamosvasúthoz való közelsége folytán jobban fejlődött ki, mint Budafok déli részei. Közlekedése azonban így sem megoldott, mert a Kelenföld felé vezető Nádor-utca a vasutat többször keresztezi. Itt 150—250 négyszögöles telkeken, földszintes beépítés alakult ki. A telkek egyrésze még beépítetlen.

Kelenvölgy kulturális központja a Hegyaljai-utca iskola előtti térnél, az üzleti központ pedig a Nádor-utca és Völgyi-utca keresztezésének környékén alakítható ki. Jelenlegi lélekszám: 5.400 fő, elhelyezhető lesz: 10.700 fő.

69. Rózsavölgy.

Kelenvölgytől délre fekvő következő völgyvonulat, az ú. n. Rózsavölgy, gyéresebb laksűrűségű és inkább csak a városrész főút vonalát képező Budaörsi-út mentén van beépítve, míg kétoldalán még beépítetlen.

A városrész központját a Budaörsi-út elején lehet elhelyezni, ahol még több üres telek áll rendelkezésre.

Jelenlegi lélekszám: 1.200 fő, elhelyezhető lesz: 7.400 fő.

70. Belváros.

A Rózsavölgytől délre fekvő várossegység a budafoki belváros a Péter Pál-utcai völgygel együtt. A Belvárosban 3. fokozatú beépítést terveztünk a belső részekben, mert ez a rész Budafoknak és az egész déli településcsoportnak központja lesz. A Péter Pál-utca völgyében 4. fokozatú beépítés létesül.

Jelenlegi lélekszám: 10.500 fő, elhelyezhető lesz: 14.000 fő.

71. Dél-Budafok.

A belvárostól délre Budafok legnagyobb területű lakóegysége fekszik, melyen még sok beépítetlen és lakótelepülésre igen alkalmas telek van. Ennek a városrésznek egészen új központot terveztünk a mai

Sorszám	MEGNEVEZÉS	Összterület	Zöldterület	Iparterület	Különleges terület	FAJLAGOS BEÉPÍTÉSI SZÁM										Lakosok száma összesen	
						2.0		1.5		0.75		0.25		0.10		1941	tervezett lakos sz.
						terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos	terület ha	elhelyezhető lakos		
119	Milleneumi telep	50		26								24	2.100			900	2.100
	Soroksár összesen	451	60	38								353	31.700			18.900	31.700
120	Pestszentimre összesen	535	2									60	3.900	473	20.000	12.100	23.900
121	Csepel óváros	206	67	22						61	16.000	56	8.200			18.000	24.200
122	Belváros	195	53							34	9.200	108	14.600			20.000	23.800
123	Csillagtelep	157	50							17	4.400	90	12.600			7.000	17.000
124	Újtelep	197	39							8	2.000	63	6.000	87	3.200		11.200
125	Észak Királyerdő	189	25							8	2.000	156	16.800			8.000	18.800
126	Dél Királyerdő	206	23							175	11.000	8	800			7.000	11.800
127	Csepel gyár	297	67	230													
	Csepel összesen	1.447	324	252						303	44.600	481	59.000	87	3.200	60.000	106.800
	Duna balparti környék	11.405	1.377	663	50			116	55.400	1.078	202.400	6.734	563.300	1.387	54.200	494.200	875.300
	Duna jobbparti környék	2.751	238	200	79					91	20.800	1.948	132.300	238	5.500	61.500	158.600
	Környék összesen	14.156	1.615	863	50			116	55.400	1.169	223.200	8.718	695.600	1.625	59.700	555.700	1.033.900

Budapest	13.611	3.471	1.661	376	973	545.900	1.311	542.400	2.973	634.000	2.844	224.800			1.120.000	1.947.100
Környék	14.156	1.615	863	50			116	55.400	1.169	223.200	8.718	695.600	1.625	59.700	555.700	1.033.900
Nagybuda pest	27.767	5.086	2.524	426	973	545.900	1.427	597.800	4.142	857.200	11.562	920.400	1.625	59.700	1.675.700	2.981.000

BMTE sportpálya környékén, ahol megfelelő nagyságú üres területek vannak és amely terület a kialakítandó belső gyűjtőút vonala mellett fekszik. A központban és annak környékén 3. fokozatú, a többi területen 4. fokozatú beépítés létesíthető. Ennek a városrésznek egyik legnagyobb problémája az úgynevezett barlang lakásoknak a megszüntetése.

A városrésznek a 6. sz. út mentén fekvő része, ez előtt külön borpince övezet volt.

A szomszédság déli részén lévő gyártelepek továbbra is fenntartandók. A Háros-szigetet teljes egészében a Budafok céljait szolgáló zöldterületnek jelöltük ki.

Jelenlegi lélekszám: 7.200 fő, elhelyezhető lesz: 20.000 fő.

BUDATÉTENY-NAGYTÉTENY.

A két községet nem szükséges külön tárgyalni, mivel jellegénél fogva igen hasonlóak egymáshoz, össze is épültek és egymástól csak egy indokolatlan közigazgatási határ választja el őket.

72. Budatétény.

Az első önálló városegység Budatétény területéből alakulna ki, a középtájon meglévő üres területekből kiképezhető zöldsáv. Ez a terület, bár lakótelepülésnek alkalmas, igen gyéren van beépítve. A legszórványosabban beépített, a Balatoni-úthoz közel fekvő részeket a beépítésből kizártuk, hogy ezzel a fennmaradó terület sűrűbb be-

építését elősegítsük. A terület központja a budatétényi róm. kath. templom körüli üres területen alakítható ki.
Jelenlegi lélekszám: 3.300 fő, elhelyezhető lesz: 14.700 fő.

73. Baross Gábor-telep.

Budatéténynek többi beépítésre szánt területe szorosan csatlakozik a nagytétényi úgynevezett Baross Gábor-telephez és ezzel egy városrészt alkot, amelynek központja az Apponyi Albert-út mentén a Kossuth Lajos általános iskola környékénél alakítható ki.
Jelenlegi lélekszám: 7.400 fő, elhelyezhető lesz 16.400 fő.

74. Ófalu.

Nagyterületnek ófalu része, mely jelenleg a községközpont, nem igen fejlődött.

Ennek a résznek központja a mai Flórián-tér és Piac-tér körül alakítható ki, míg a régi Lówy-kastély területén, egészen a Dunáig park létesíthető.

Jelenlegi lélekszám: 1.800 fő,
elhelyezhető lesz: 4.600 fő.

75. Villatelep.

Beépítésre kijelöltük még a vasúton túl, a Barackos-út és vasút közötti területet, melynek egyrésze az úgynevezett villatelep, szóróványosan van beépítve. Itt 5. fokozatú beépítés létesül.

Jelenlegi lélekszám: 600 fő,
elhelyezhető lesz: 2.300 fő.

Nagy-Budapest északi csoportjához tartoznak Újpest, Rákospalota megyei városok és Pestújhely község.

ÚJPEST.

Újpest a legrégebb és legfejlettebb települése a környéknek, erős és fejlett gyáriparral rendelkezik. Területén 54 hús munkásnál többet foglalkoztató iparüzem van, bőr-, textil-, mechanikai és vegyi gyárak. Jelentősebb kis- és középipari üzemeinek száma is 100-on felül van. A hús munkásnál többet foglalkoztató iparüzemekben kerekén 14.000 munkás van, ami az összes iparban foglalkoztatott lakosságnak 50%-át jelenti. Újpest ipara nem csak a helybelieket, hanem más városokban lakókat is foglalkoztat. Városrendezési szempontból olyan telepítés kívánatos, amely munkahely és lakás egymás melletti egészséges kialakítását teszi lehetővé. Újpest jelenlegi beépítése, bár a környéki városok és községek között a legvárosiasabb, a kis teleknagyságok és a sűrű földszintes beépítés miatt nem nevezhető egészségesnek. Kívánatos ennek a települési formának fellazítása magasabb épületek építésével. A gyárak elhelyezkedése sem ideális, városrendezési szempontból azonban a Duna mellett meglévő gyáraknak kitelepítésére még a távolabbi jövőben sincs remény, sőt az újpesti kikötőknek tervezett megépítése szükségessé teszi, hogy ezeknek a területét ipari területeknek jelöljük ki azzal azonban, hogy ott csak a II. fokozatú ipari üzemek maradhatnak meg.

Új gyárterületeknek az északi főműhely mellett fekvő területeket jelöltük ki, amint azt az ipari telepítés tárgyalásánál megemlítettük.

Újpest lakosságának üdülőkert és zöldterületül a Palotai-patak völgye, továbbá a Duna melletti területek alkalmasak.

76. Belváros.

Újpest város első önálló városrészegysége, a Belváros, a Deák Ferenc-utcától délre eső részeket foglalja magában, egészen az újonnan tervezett forgalmi-út vonaláig. Ennek a városrésznek központja az Árpád-út mentén alakul ki, ahol 2. fokozatú beépítést tervezünk. Ez a rész egyúttal egész Újpest városnak központja. A központon kívül eső részekben 3. fokozatú beépítést tervezünk, ipari üzemekkel vegyesen.

Jelenlegi lélekszám: 27.700 fő,
elhelyezhető lesz: 36.500 fő.

77. Gyárváros.

Ittől a városrésztől keletre a váci vasútvonalig terjedő részen alakul ki a másik városrészegység, a gyárváros, amelynek déli részén a gyár-övezettel szomszédosan 3. fokozatú beépítést tervezünk ipartelepek-

kel vegyesen

lenne. Az északi részen tervezetünk szerint a beépítés 4. fokozatú. A lakosság csökken, mert a terület nagy részét az ide telepítendő ipar-üzemek foglalják el.

kel vegyesen. Központja az Árpád-út mentén a Krúdy-utca környékén lenne. Jelenlegi lélekszám: 23.300 fő,
elhelyezhető lesz: 19.100 fő.

78. Megyer.

A belvárostól északra fekvő városrész — Megyer — központja a Szent László-tér körül alakul ki, ennek déli részén 3. fokozatú, északi részén 4. fokozatú beépítést tervezünk. Ez a terület lakóterület céljait szolgálja és csak a már meglévő nagyobb és át nem telepíthető ipar-üzemek részére soroltunk be egyes tömböket az ipari területek közé.

Jelenlegi lélekszám: 24.400 fő,
elhelyezhető lesz: 26.500 fő.

79. Újtelep.

Az északi részen, a vasútvonal mellett, az új házhelyosztásokból fog kialakulni Újpest városnak egészséges lakónegyede, az Újtelep. Itt 4. fokozatú beépítést, az alsó, központi részen 3. fokozatú beépítést tervezünk.

Jelenlegi lélekszám: 600 fő,
elhelyezhető lesz: 18.200 fő.

RAKOSPALOTA ÉS PESTÚJHELY.

Rákospalota inkább lakótelepülés jellegű és csak az utóbbi időben keletkeztek a területén gyárak. Lakossága részben Újpestre, részben Budapestre jár dolgozni.

80. Öregfalu.

Rákospalotának az öregfalu része egy lakóegység a Dózsa György-úttól északra a város széléig, keletre a Komáromi-utcaig. Ennek a területnek központja a Dózsa György-út mentén alakul ki. Itt 3. fokozatú beépítést, a többi területen 4. fokozatú beépítést tervezünk.

Jelenlegi lélekszám: 10.200 fő,
elhelyezhető lesz: 16.200 fő.

81. Belváros.

A belváros a Dózsa György-úttól délre eső városrész. Újabb település, melynek a Szent László-tér körüli része elavult és romos, úgyhogy ezen a részen korszerű, magasabb beépítéssel számolhatunk. Ehhez csatlakozik a városrész központja, amely egyúttal egész Rákospalotának központja lesz, a régi temető területén. Az északi részen 3. fokozatú beépítést, délen 2. fokozatú beépítést tervezünk.

Jelenlegi lélekszám: 19.600 fő,
elhelyezhető lesz: 26.800 fő.

82. Pótlék-dűlő.

Az Újfaluvál szomszédos Pótlék-dűlő városrésznek a legrendezettebb része a vasúti lakótelep, ahol a település központja is kialakítható egységes, 4. fokozatú beépítést nyer.

Jelenlegi lélekszám: 6.000 fő,
elhelyezhető lesz: 9.200 fő.

83. Kovácsi-telep.

Ettől északra a Kovácsi-telep nevű városrész kis telkeken sűrűn beépített. Központja a Madách-tér környékén lesz. Egész területe 4. fokozatú beépítésű.

Jelenlegi lélekszám: 9.500 fő,
elhelyezhető lesz: 12.700 fő.

84. Kertváros.

Rákospalota északi részén, a Kertváros önálló városrészegység, az újonnan házhelyosztásba bevont területekkel együtt. Ennek központja a Tinódi Sebestyén-tér környékén lesz. Beépítése 4. fokozatú.

Jelenlegi lélekszám: 3.000 fő,
elhelyezhető lesz: 9.800 fő.

85. Pestújhely.

Pestújhely szorosan összeépült Rákospalotával. Önálló városrészegység, központja a Szent Imre-tér környékén lesz. Pestújhely egész területét 4. fokozatba soroltuk.

Jelenlegi lélekszám: 11.800 fő,
elhelyezhető lesz: 15.800 fő.

Budapest keleti szélén, a Kerepesi-útra fűződnek fel Sashalom, Mátyásföld, Rákosszentmihály és Cinkota. Ezek a községek Cinkota kivételével már csaknem teljesen beépültek. Sem mezőgazdasági művelésre alkalmas területek, sem egységes településre való nagyobb üres foltok területükön nincsenek. Bár a négy község is együvé tartozik, mégis nehézségekbe ütközik a négy község részére egy egységes központ kialakítása, mert a Kerepesi-út melletti területek, melyek erre a célra számításba jöhetnének, már teljesen betelepültek.

SASHALOM.

A község területe úgyszólván teljesen beépült. A még üresen maradt egy-két nagyobb telektömböt a házhelyosztás során osztották ki. Az egy-két kisebb üzem által foglalkoztatott munkáson kívül a dolgozók mind Budapestre járnak be munkahelyükre.

Sok helyütt a 150 négyszögölnél kisebb telkek sűrű, de rossz beépítést eredményeztek. Különálló egységet képez a Kerepesi-úttól északra és délre fekvő rész.

86. Észak-Sashalom.

Észak-Sashalom központja a Kossuth Lajos-tér körül fejlődhet ki, 4. fokozatú beépítés mellett.

Jelenlegi lélekszám: 10.000 fő,
elhelyezhető lesz: 14.600 fő.

87. Dél-Sashalom.

A dél-sashalmi részen nem tartjuk kívánatosnak a fabarakokban levő állami lakótelepeknek további fenntartását és a területnek központját ezek helyén látjuk célszerűnek kiképezni. A tőle délre fekvő honvédségi területet, melyen beépítés alig van, a községek zöldterületéül lehetne felhasználni.

Jelenlegi lélekszám: 4.200 fő,
elhelyezhető lesz: 7.800 fő.

MATYÁSFÖLD.

88. Mátyásföld-nyaralótelep.

Mátyásföld községnek az ú. n. nyaralótelep része a Kerepesi-úttól délre, nagy telkeken épült, kellemes villaövezet. Ennek a területnek központja a Mátyás király-tér körül alakítandó ki. Az Erzsébet-liget közparknak tartandó fenn. Teljes területén 4. fokozatú beépítést terveztünk.

Jelenlegi lélekszám: 3.000 fő,
elhelyezhető lesz: 7.000 fő.

89. Észak-Mátyásföld.

A Kerepesi-úttól északra fekvő részen már kisebb telkek keletkeztek. Ennek a résznek — Észak-Mátyásföldnek — a központja, mely egyúttal az egész község központja lehetne, a legcélszerűbben a piac-téren képzelhető el. Az Uhri-gyár területét fenntartjuk ipari területnek, de ipartelepek további kijelölését itt kívánatosnak nem tartunk. Ezen a területen 4. fokozatú beépítést terveztünk.

Jelenlegi lélekszám: 1.600 fő,
elhelyezhető lesz: 5.600 fő.

RAKOSSZENTMIHÁLY.

90. Dél-Rákosszentmihály.

A község régebben betelepült része a Csömöri-úttól délre képez egy lakóegységet. Ennek központját a Csömöri-út mellett és a mai községhez a környékén terveztük 3. fokozatú beépítéssel, ami a terület városiasabb jellegének megfelelőbb. Ez a központ egyúttal az egész községnek központja. A többi területen 4. fokozatú beépítést terveztünk.

Jelenlegi lélekszám: 11.000 fő,
elhelyezhető lesz: 23.400 fő.

91. Észak-Rákosszentmihály.

A Csömöri-úttól északra alakul ki a másik lakóegység, amelynek központja a József-utca és Nyitra-út közötti szabad területen alakítható ki, míg az ettől északra fekvő nagyobb területet elsőfokú zöldterületnek kívánjuk felhasználni. Ez a terület már ritkábban beépült, a még jelenleg is üres, nagyobb tömböket házhelyosztásra vették igénybe. Jelenlegi lélekszám: 7.000 fő,
elhelyezhető lesz: 18.600 fő.

CINKOTA.

A régi községmag nem fejlődött és megtartotta falusi jellegét. A község központját nem a mai helyén, hanem a Szabadság-út mellett, a Szent Imre- és Zrínyi-utcák között kell kialakítani.

92. Ófalu.

Az Ófaluban 4. fokozatú beépítést terveztünk. Jelenlegi lélekszám: 4.300 fő,
elhelyezhető lesz: 10.700 fő.

93. Újfalu.

A Szabadság-úttól északra fekvő házhelyosztásra igénybevett terület, az Újfalu külön lakóegység, melynek kis kulturális központját az

újonnan kiosztott területeknél erre a célra fenntartott telkekkel kell kialakítani. 5. fokozatú beépítés erre a területre megfelel.

Jelenlegi lélekszám: 700 fő,
elhelyezhető lesz: 2.700 fő.

94. Déli telep.

Ugyancsak különálló rész a Mátyásfölddel szomszédos, részben meglévő régebbi parcellázás, a Déli telep, részben újonnan kiosztott terület, amely 4. fokozatú beépítést nyer.

Jelenlegi lélekszám: 800 fő,
elhelyezhető lesz: 6.400 fő.

95. Árpádföld.

Rákosszentmihálynak a Szilas-pataktól északra eső része a cinkotai Árpádfölddel együtt alkot egy lakóegységet. A ma csak szóróványosan betelepült részekre 5. fokozatú beépítést terveztünk.

Jelenlegi lélekszám: 1.300 fő,
elhelyezhető lesz: 4.900 fő.

A Budapest körüli települések csoportjában különálló csoportot képeznek a keleti részen az ú. n. Rákosok, melyekhez tartoznak Rákoskeresztúr, Rákoshegy, Rákosliget és Rákoscsaba községek. Ezek a községek egymással egy kis bolygó várost alkotnak, illetőleg a városfejlesztés célja az, hogy ezek önálló egységben tömörüljenek. A négy község célszerű központja Rákoshegy és Rákoskeresztúrnak a Keresztúri-út és Rákoshegy közé eső részén lehet.

A Rákosok mai lakossága 36.000 fő. Mint a népességi statisztikákból kitűnik, ezeknek csak igen kis százaléka mezőgazdasági ősfoglalkozású, akiknek munkahelye helyben van és legnagyobb része Budapestre jár be dolgozni. Ezek a községek a jövőben is kizárólag Budapest lakóterületétől fognak szolgálni, nagy kiterjedtségüknel fogva azonban nem lehet számítani, hogy csatornázással és vízvezetékekkel egész területükön valamikor is elláthatók lesznek.

RAKOSKERESZTÚR.

96. Ófalu.

Rákoskeresztúr a Rákosok között a legnagyobb kiterjedésű község. Az ófalu és a hozzá szervesen csatlakozó kisebb, újabb parcellázások (Szent László-telep, Akadémia-telep) egy lakóegységet alkotnak, melyek központját előnyösen kialakítható a régi Vigyázó-kastély (jelenlegi község háza) környékén. Ennek a lakóegységnek egész területét, a 4. fokozatba soroltuk. Jelenlegi létszám: 10.500 fő,
elhelyezhető lesz: 18.500 fő.

97. Újtelep.

Rákoskeresztúr második lakóegysége csak a távolabbi jövőben fog kialakulni.

Ide soroljuk az Akadémia parcellázását, továbbá a házhelyosztásokkal igénybevett területeket. Bár az Akadémia új parcellázása még úgyszólván teljesen beépítetlen, a beépítésből kizárni még sem látszott kívánatosnak, mert a telkek nagyrésze kisemberek birtokában van és az egész terület csatlakozik az újonnan kiosztott területekhez. Tekintettel azonban arra, hogy itt nagyobb teleknagyságok vannak, elegendőnek tartjuk a területet 5. beépítési fokozatba besorolni. Ennek a leendő városrésznek központját, a részletes rendezési tervek szerint az új házhelyosztások területén lehet majd kialakítani.

Elhelyezhető lesz 10.400 fő.

98. Rákoshegy.

Rákoshegy község 1924. évben vált ki Rákoskeresztúr községből, a községet teljesen Rákoskeresztúr határa veszi körül. Ennek ellenére közigazgatásilag más járásba tartozik, mint Rákoskeresztúr. A kiválásnak és a terület elhatárolásoknak azonban az volt az előnyös következménye, hogy a települést összeszorította. A község egész területére 4. fokozatú beépítést terveztünk. A község központja Bajcsy Zsilinszky-tér környékén alakítható ki, ahol a közintézmények ma is el vannak helyezve. Park és zöldterület, sport és üdülési célokra a vasút melletti felhagyott kavicsbányánál rendelkezésre álló terület alkalmas.

Jelenlegi lélekszám: 6.900 fő,
elhelyezhető lesz: 11.700 fő.

99. Rákosliget.

Rendezett, zárt település, amely a község határain belül úgyszólván teljesen be van építve. 4. fokozatú beépítést terveztünk, a községi központot a mai helyén, a Károly-térnél kívánjuk tovább fejleszteni. Jelenlegi lélekszám: 3.200 fő,
elhelyezhető lesz: 5.200 fő.

RAKOSCSABA.

Nagy kiterjedésű település, mely az utóbbi időben az új parcellázások folytán rohamosan, de egészségtelenül fejlődött. Mai lakossága kerekén 18.000 fő, ami az 1941. évi 14.700 fővel szemben is tekintélyes gyarapodást jelent. Annak ellenére, hogy a község határában nagy szántóterületek vannak, a község lakosságának nagyobb része mégis az iparban és a közlekedésben foglalkoztatott és 85%-a Budapestre jár be munkahelyére.

Az átlagos teleknagyságok 150—200 négyszögölíig terjednek, a telkek nagy százaléka azonban még nincs beépítve.

100. Ófalu.

Az Ófalu a Kossuth Lajos-út mentén csatlakozó újabb parcellázással egy lakóegységet alkot, amelynek központja, a mai község házával szemben lévő szabad területen fejlődhetik ki és egyúttal az egész községnek a központja lehet. 4. fokozatú beépítést nyer.

Jelenlegi lélekszám: 7.600 fő,
elhelyezhető lesz: 19.200 fő.

101. Déli-telep.

Az Ófalutól délre fekvő rész a Déli-telep. Igen ritkán beépített terület, azonban mivel már teljesen felparcellázott és a telkek kisemberek birtokában vannak, a beépítésből kizárni nem óhajtottuk.

Ezen a 312 ha.-t kitevő területen 5. fokozatú beépítést terveztünk. Jelenlegi lélekszám: 3.000 fő,
elhelyezhető lesz: 11.400 fő.

102. Új-falu.

A hatvani vasútvonal északi oldalán az ú. n. Vangel-féle parcellázásból alakult ki az 1930. év után az újabb lakóegység, amelyen teljes egészében 4. fokozatú beépítést terveztünk.

A még be nem épített telkeknek nagyrészt házhelyosztás céljaira vették igénybe. A lakóegység központja az Apponyi Albert-út mentén a Szent István-tér környékén lenne kialakítható.

Jelenlegi lélekszám: 4.200 fő,
elhelyezhető lesz: 17.000 fő.

Nagy-Budapest környéki városainak és községeinek déli csoportjába tartoznak Kispest, Pestszentlőrinc, Pestszenterzsébet megyei városok és Csepel, Pestszentimre és Soroksár nagyközségek.

KISPEST.

A déli települések között elsőnek fejlődött ki. Lakossága már az 1910. évben 32.000 fő. A fejlődést jó és olcsó közlekedésének köszönheti. 1930. év óta a lakosság szaporulata megállt, mert a város ugyiszólván teljesen betelepült.

A lakosság 57%-a iparral foglalkozik, azonban csak az összlakosság 39%-ának van a munkahelye a fővárosban. Kispest jövőbeni szerepe kettős lesz, egyrészt a területén és annak szomszédságában települt gyárak dolgozóinak kell egészséges lakóterületet nyújtania, másrészt az Üllői-út mentén kifejlődött településeknek lesz kulturális és üzleti központja. Ezt nem az Üllői-út mentén történő fokozottabb beépítéssel kívánatos előmozdítani, a terv szerint a Bajcsy Zsilinszky-tér körül alakul ki a magasabb fokú beépítésű városközpont.

103. Wekerle-telep.

Kispest legélesebben elkülönülő lakóegysége a Budapest határán fekvő Wekerle-telep, melynek építése az 1909. évben kezdődött. Nemcsak mint egységes település válik el a város többi részétől, hanem különálló vízvezetéke, csatornázása és műszaki igazgatása van. Egységén városrendezési szempontból nem kívánunk módosítást és ennek mai formájában való fennállásával hosszabb ideig számolhatunk.

Közföldterületekkel a Wekerle-telep nincs kielégítő mértékben ellátva, ezek pótlására azonban ma már alig van lehetőség. A fürdőszoba nélküli lakások miatt elsősorban közös fürdő építése lenne szükséges, ugyancsak hiányoznak a közös gyermekjátékszóterek is és megfelelő nagyságú üdülésre alkalmas zöldterület, úgy hogy a Wekerle-telep lakói a budapesti határerdőt és a szomszédos katonai gyakorlótérrel tervezett zöldterületet fogják üdülésre használni. Jelenlegi lélekszáma: 18.100 fő, elhelyezhető lesz: 18.100 fő.

104. Törökfalva.

Kispest többi része nem különül el egymástól ilyen élesen, mégis természetesen választóvonalnak tekinthető a Vöröshadsereg-útja (Üllői-út), melytől északra eső részt, önálló városrésznek kívánatos kialakítani. Régi neve után Török-falvának nevezhető el. Ennek a résznek központja az Üllői-út mentén a Kossuth Lajos-tér környéke.

Az Üllői-út, a budapesti határ és a Szabó Ervin-utca között 3. fokozatú beépítést tervezünk, nem zavaró ipari üzemekkel vegyesen. A városrész többi részén 4. fokozatú beépítés van tervbevéve, az Üllői-út mentén azonban a 3. fokozatú beépítés folytatódik.

Jelenlegi lélekszám: 14.000 fő, elhelyezhető lesz: 18.100 fő.

105. Belváros.

Az Üllői-úttól délre fekvő, egészen a Malinovszky-utcaig terjedő rész egy lakóegységet képez, amely magában foglalja nemcsak ennek az egységnek, hanem az egész városnak központjául kialakítandó Bajcsy Zsilinszky-tér körüli területet. Itt 2. fokozatú beépítést tervezünk, mely mellett megfelelő városias központ alakítható. A területnek az Ady Endre-út és Üllői-út közötti része egyébként 3. fokozatú lakóterület, melyben egészen a Báthory-utcaig terjedő részen nem zavaró ipari üzemek is létesíthetők. A magasabb fokú beépítést indokoltá teszi az ezeken a helyeken már ma is meglévő na-

gyobb laksűrűség, továbbá az, hogy ez a terület van közlekedéssel legjobban ellátva és így Kispest városnak üzleti élete is ide összpontosul. Ennek a lakóegységnek többi területén 4. fokozatú, zöldbe ágyazott beépítést tervezünk, ami a töle keletre fekvő magasabb beépítésű területek levegőjére is jó hatással lesz. Ezen a területen a meglévő terek körül újabb közintézmények még elhelyezhetők.

A lakosság számának növelése, nem annyira a még beépítetlen telkek beépítésével, hanem a jelzett területen, a már elavult beépítés megszüntetésével és új magasabb fokú beépítéssel válna lehetségessé.

Jelenlegi lélekszám: 27.100 fő, elhelyezhető lesz: 45.700 fő.

106. Kertváros.

Kispest város negyedik és a Lajosmizsei vasút miatt nem elég szervesen összefüggő lakóegysége a Malinovszky-úttól délkeletre fekvő ú. n. Kertváros. Magában foglalja a Malinovszky-út és a Lajosmizsei vasút között fekvő, már beépített területeket és az Olasz Bank féle parcellázást, továbbá a földreform végrehajtása során házhelyeknek kijelölt területeket.

Ennek a városegységnek kialakult központja még nincsen, azt a földreform során Kispest városnak jutott régi székesfővárosi területeken kell kijelölni oly módon, hogy az egész lakóegységet ki tudja szolgálni.

Ugyancsak itt biztosítandó nemcsak ennek a városrésznek, de az egész Kispest városnak érdekelt szolgáló városi liget, sportterület és egyéb szükséges közintézmények céljaira elegendő terület.

Jelenlegi lélekszám: 6.100 fő, elhelyezhető lesz: 13.300 fő.

PESTSZENTLŐRINC.

Pestszentlőrinc város a déli csoportban fekvő városok között területileg a legnagyobb. Lakosságszáma azonban nem éri el Kispest és Pestszenterzsébet lakosságát. Kimondott lakóterület, amelynek egyes részei különbözőképpen épültek be, aszerint, hogy a parcellázók mekkora telkeket alakítottak ki. A lakosság számának fejlődése is az újabb és újabb parcellázásokkal függ össze és állandó fejlődést mutat.

Lakossága az 1948. évben kerekén 49.000 fő. Ennek még további nagyfokú emelkedésével kell számolni nemcsak azért, mert a városiasodás folytán magasabb fokú beépítés keletkezik, hanem azért is, mert a földreform során kiosztott és ma még beépítetlen házhelyeken meginduló építkezés a lakosság számának újabb nagyfokú növekedését vonja maga után.

Pestszentlőrinc lakosságának nagyrésze (mint a többi pestkörnyéki városoké) az iparban foglalkoztatott. Helybeli munkaalkalmakra lehetőséget nyújtanak a Kispesttel határos gyárterületen fekvő, valamint a ceglédi vasút és a repülőtéri-út közötti területen fekvő — nagyobb részén textil — gyárak.

Ezek fejlesztése is azonban csak a rendelkezésre álló területhez mérten történhetik úgy, hogy Pestszentlőrinc a jövőben nagyrészt Nagy-Budapest kertvárosias lakóterületéül fog szolgálni. Indokolja ezt Pestszentlőrinc magasabb fekvése, egészséges levegője és a déli ipari területekről való nem nagy távolsága, amelynek révén a gyorsvasút kiépítésével a lakosság munkahelyéhez igen közel kerül.

Pestszentlőrinc tehát Nagy-Budapestben, mint lakóváros fog szerepelni, a területén lévő gyárak azonban továbbra is fenntartandók, kivéve a város közepén fekvő téglagyárat, amely a még rendelkezésre álló téglagyári anyag kitermelése után könnyűszerrel megszüntethető, illetve kitelepíthető lesz.

Pestszentlőrinc egészséges lakóvárosként való kialakításának nagy

akadálya a város határában lévő szeméttelép, ahol a Budapestről érkező szemetet minden tisztítás és fertőtlenítés nélkül a szeméthyegyre rakják és ezáltal a széljárás szerint Pestszentlőrinc, Pestszentimre, vagy Pestszenterzsébet levegőjét teszik egészségtelenné.

A szeméttelép megszüntetése a fővárosra olyan anyagi terhet róna, hogy a kérdés jelenleg megoldhatatlan. Mindazonáltal szükséges ennek a kérdésnek megoldása az egész déli településcsoport érdeke szempontjából.

Az eddig betelepült részekben, valamint a házhelyosztás céljaira igénybevett területeken kívül újabb területeknek a telepítésbe való bekapcsolása nem indokolt, mert éppen a ma még szórványosan betelepült részeknek sűrítése lenne kívánatos az utak kiépítése és a közművesítés gazdaságos végrehajtása szempontjából.

Bár az üzleti szempontból végrehajtott parcellázások sokhelyütt már kialakult helyzetet teremtettek, mégis a parcellázásokból eddig kimaradt területek (Nagy kavicsbánya és Rendessy-teleptől délre fekvő területek) még lehetőséget adnak korszerű városközpont és szükséges nagyságú zöldterületek kialakítására.

Pestszentlőrinc forgalmát továbbra is az Üllői-út fogja lebonyolítani, azonban ezt a jövőben nem fogja a debreceni út országos forgalma is terhelni, mert ennek kivezetése forgalmi tervünk szerint a Nagykőrösi-úton lesz.

Pestszentlőrinc területéből a régi szabályzat szerint 1.136 ha. volt kijelölve lakóterület céljaira. Ezen 120.000 ember elhelyezésével számoltak. Tervezetünk lakóterületek céljára 1.392 ha-t jelöl ki, melyen 124.500 fő helyezhető el. A lakóterületként kijelölt területek növekedése egyrészt a házhelyosztások figyelembevétele miatt, másrészt azért történt, mert tekintetbe vettük az 1945. évben Pestszentlőrinc-hez csatolt, eredetileg vecsési Ganz-telepet és Ganz-kertvárost és ugyancsak Pestszentlőrinc-hez csatolt eredetileg rákoskeresztúri Béla-telepet.

107. Nyugat-Pestszentlőrinc.

Pestszentlőrincnek Kispesttel szomszédos első lakóegységét a Rendessy-telep, Lipták-telep, Állami Lakótelep és a piros iskola mögötti új házhelyosztások területéből kívánjuk kialakítani oly módon, hogy az új házhelyosztások területén magasabb fokú beépítéssel alakuljon ki ennek a városegységnek központja.

A területen kisebb terek mellett az északi részen tervezett zöldterület a földreform során igénybevett területen könnyen elhelyezhető, úgy, hogy ennek a városrésznek a közintézmények és közparkok részére szükséges területet biztosítva van.

Jelenlegi lélekszám: 15.000 fő, elhelyezhető lesz: 31.300 fő.

108. Miklós-telep.

Másik városegység a Mikszáth Kálmán-utca, Üllői-út, ceglédi vasút és kavicsbánya közötti Miklós-telep területe, melynek központja az Üllői-út mentén a Kossuth-tér környékén alakítható ki. A központ a későbbiekben felhagyandó pestszentlőrinci téglagyár területén fog kialakulni, mely nemcsak ennek a városrésznek, hanem egész Pestszentlőrincnek központja lesz és emellett zöldterület kiképzésére nyújt lehetőséget. A beépítés a központ körül az Üllői-út mellett egészen a Rózsa-utca vonaláig 3. fokozatú. A városrész többi területén 4. fokozatú kertes beépítést tervezünk. Ehhez a városrészhez tartozik a kavicsbányák területe is, mely elegendő nagy arra, hogy a város összes fontosabb zöldterületei és odaillo közintézményei elhelyezést nyerjenek.

Jelenlegi lélekszám: 6.400 fő, elhelyezhető lesz: 14.800 fő.

109. Belváros.

A legrégebbi belvárosnak nevezhető városrész az Üllői-úttól délre fekszik és magában foglalja egészen a soroksári iparvágányig terjedő területeket, a Turul-utcatól délre fekvő újonnan kiosztott területtel együtt. A városrész ma is aránylag sűrűn lakott, itt van a városháza, melyet azonban mai helyén megtartani nem kívánunk, mert a rohamosan fejlődő városnak nagyobb és városiasabb központban elhelyezett városházára lesz szüksége. Ennek a városrésznek központja az Üllői-út és Bókay-utca közötti részben alakulhat ki, ahol 3. fokozatú beépítést terveztünk. Fenti három városrésznek magasabb beépítésű részei együttesen alkotják egész Pestszentlőrinc központját. Az Ó-városnak egyik alkörzetét képezné az új ház helyosztások területe az ú. n. Gloriett-kertváros. Az egész lakóegység területe 242 ha.

Jelenlegi lélekszám: 7.300 fő,
elhelyezhető lesz: 22.900 fő.

110. Szemere-telep.

A Kavicsbányán túli rész az ú. n. Szemere-telep, az újabban Pestszentlőrinchez csatolt ú. n. Ganz-teleppel alkot egy közös egységet. Az egész terület tisztán lakóterület.

A városrésznek kulturális központja a Tátrafüred-téren és környékén lenne kialakítható, azonban mivel az egész város céljait szolgáló közintézmények nagyrészt nem itt lennének elhelyezve, nem szükséges a központ környékén magasabb fokú beépítés.

A városrész üzleti központja az 50-es villamos végállomásánál a Királyhágó-térnél és az Üllői-út mentén fog kialakulni.

Jelenlegi lélekszám: 8.600 fő,
elhelyezhető lesz: 21.400 fő.

111. Szent Imre-kertváros.

Az Üllői-úttól délre fekvő ú. n. Szent Imre-kertváros a régen Vecséshez tartozó Ganz-kertvárossal és az újonnan kiosztásra kerülő Halmi-teleppel együtt egy lakóegységként alakítható ki. Itt aránylag nagyobb telkek vannak, úgy, hogy egészséges településnek mondható. A Hargita-téren lenne kialakítandó a kertváros kulturális központja, míg az üzleti központ a Királyhágó-tér környékén és az Üllői-út mentén volna. Egyik helyen sem szükséges magasabb fokú beépítés megállapítása. Kisebb alközpontoknak létesítésére az újonnan kiosztásra került területen és a Ganz-kertvárosban nyílik lehetőség.

A népességtöbbség nagyrésze az újonnan kiosztott területen fog elhelyezkedni.

Jelenlegi lélekszám: 3.000 fő,
elhelyezhető lesz: 14.600 fő.

112. Erzsébet-telep.

A ceglédi vasúton túl eső Erzsébet-telep az újonnan Rákoskeresztúrtól Pestszentlőrinchez csatolt Bálateleppel együtt külön lakóegységet képez. Ez az egység már inkább Kőbánya körzetébe esik és innen a lakosság már nem az Üllői-út felé, hanem a 28-as villamos felé közlekedik. A közbeeső belső üres területek itt is kiosztást nyertek, ezek egyikén lenne az új egység központja.

Jelenlegi lélekszám: 5.100 fő,
elhelyezhető lesz: 10.700 fő.

PESTSZENTERZSÉBET.

Pestszenterzsébet a legnagyobb lakossáú pestkörnyéki város. Lélekszáma állandó növekedésben van és bár a háború alatt a légi

támadásoktól igen sokat szenvedett, lakossága ismét elérte az 1941. évi lélekszámot.

A város nagyrésze, eltekintve a városiasan kialakult központtól, kis telkeken épült földszintes házakból áll. A lakosság túlnyomó többsége iparban foglalkoztatott. Ezek egy része a pestszenterzsébeti 20 munkásnál többet foglalkoztató iparüzemekben (2.600 fő), másik, kisebb része a városban lévő kis és közép iparüzemekben, legtöbb azonban Csepelen dolgozik. A város területén összesen mintegy 12.000 telek van, ezek nagysága átlagosan 120—150 négyszögöl. Az 1940. évi adatok szerint a telkeknek mintegy 85%-a be van építve, az egy emeletnél nagyobb házak azonban az összes házak számának 1%-át is alig érik el. Az egyenletes beépítettség miatt csak kevés olyan szabad terület van, ahol nagyobb korszerű településre nyílik lehetőség, azonban nagyobb időtávlaton belül számolni kell azzal, hogy a mai, bár sűrű, de alacsony fokú és egészségesnek egyáltalán nem mondható beépítést legalább egyes tömbökben korszerű beépítés fogja felváltani.

A városban települt nagyobb ipari üzemeket a jövőben is fenn kívánjuk tartani, sőt a 3. fokú üzemek részére kijelölt területen újabb gyárak települését is kívánatosnak tartjuk. A város azon területeit, ahol eddig is leginkább lakóterületekkel vegyesen kis- és középipari üzemek voltak, a jövőben is a környezetet nem zavaró iparüzemekkel vegyesen építjük be.

A város, amely kezdeti fejlődését a kétféle villamosvasút versenyének köszönhetette, közlekedéssel elég jól el van látva, ezt még javítani fogja a Nagykörösi-út vonalában tervezett gyorsforgalmi útvonal. A szomszéd városokkal (Kispesttel és Csepellel) a kiépített Határ-úton és a Nagy Sándor-utcán, illetőleg a jelenlegi Gubacsi-hídon és attól délre tervezett új hídon nyer kapcsolatot.

113. Észak-Pestszenterzsébet.

Pestszenterzsébet legjobban kifejlődött városias jellegű része, Budapest határától a Nagy Sándor-utcaig terjed. Az átlagos laksűrűség (134) ma jóval nagyobb, mint amit a földszintes beépítés mellett megengedhetők tartunk. A városrész központját, mely egyúttal az egész város igazgatási központja is lesz, a Csarnok-tér körül tervezzük. 2. fokozatú beépítéssel, melyet a Kossuth Lajos-utca mentén folytatunk, ahol ma az üzleti élet összpontosul. A terület többi részén 3. fokozatú beépítést tervezünk egészen a Ferenc József-utcaig, az Erzsébet-útig nem zavaró iparüzemekkel vegyesen. A Ferenc József-utcatól a Nagykörösi-útig terjedő területen, mely ma is kevésbé sűrűn lakott és a Soroksári-út és a Duna között fekvő területen 4. fokozatú beépítés létesül. Az itteni téglagyárat nem kívánjuk hosszabb időre fenntartani, annak területe zöldterületté alakítható ki. Erre annak az egész városrésznek szüksége van.

Jelenlegi lélekszám: 40.000 fő,
elhelyezhető lesz: 71.700 fő.

114. Kelet-Pestszenterzsébet.

Pestszenterzsébet másik lakóegysége a Nagy Sándor-utca, Nagykörösi-út, Vécsei-utca és Fiumei-utca vonala által határolt terület, amelynek kisebb kulturális központja a Szabadság-tér és Nagy Sándor-utca között alakítható ki. Az egész területen a 4. fokozatú kertés beépítést javasolunk.

Jelenlegi lélekszám: 14.700 fő,
elhelyezhető lesz: 16.300 fő.

115. Dél-Pestszenterzsébet.

A Vécsei-utcatól a Soroksári-útig terjedő városrész központja a Hősök-terénél képezhető ki. A Soroksári-úthoz és a Nagy Sándor-

utcahoz közelebb eső területen nem zavaró iparüzemmel vegyesen 3. fokozatú beépítést, a többi területen 4. fokozatú beépítést terveztünk.

Ehhez a területhez csatlakozik még egyrészt a gyárövezet, másrészt pedig a jelenleg még Soroksár községhez tartozó Gubacsi-sziget, melyen ma bulgár-kertészeti művelés folyik. Szükségesnek tartjuk, hogy ennek a nagy szabad területnek legalább felső része Pestszenterzsébet részére, mint park, üdülő és sportterület biztosíttassék. A jövőben csaknem 120.000 főnyi lakosságú városnak ilyen kiterjedésű zöld területre feltétlenül szüksége lesz.

Jelenlegi lélekszám: 22.000 fő,
elhelyezhető lesz: 22.900 fő.

SOROKSÁR.

Soroksár a déli csoportban fekvő városok és községek között a legrégebben települt. Falusias beépítési mód mellett elég sűrűn épült be. Külterjes részei csak a Pestszenterzsébethez hozzáért Soroksár-Újtelep és a déli fekvő ú. n. Millénium-telep. Nagy szerepet játszik Budapestnek konyhakerti növényekkel való ellátásában. Egészséges lakótelepülés. Közintézmények elhelyezésére alkalmas, megfelelő nagyságú szabad területtel azonban nem rendelkezik.

A lakosság nagyrészeének munkahelye a községben van. Részben helybeli földművesek, részben pedig a helyi gyárparban foglalkoztatottak.

Soroksár gyárterületeit előnyös déli fekvése folytán megtartani kívánjuk, sőt újabb gyáraknak is jelölünk ki területeket.

116. Ó-falu.

Összefüggő városrész, a régi Ó-falu kiépült területe, egészen a kunszentmiklósi vasútvonalig. Ennek a területnek központját a mai községháza előtti térenél kívánjuk kialakítani oly módon azonban, hogy összefüggő zöldsáv nyíttassék ki a Dunától egészen a vasútvonalig. Ezen az egész területen 4. fokozatú beépítést tervezünk.

Jelenlegi lélekszám: 13.500 fő,
elhelyezhető lesz: 15.300 fő.

117. Újtelep.

Külön lakóegység a Pestszenterzsébethez hozzáért Soroksár-Újtelep, itt megfelelő szabad terület áll rendelkezésre központ kialakítására. Területe 4. fokozatú beépítésű.

Jelenlegi lélekszám: 3.500 fő,
elhelyezhető lesz: 10.300 fő.

118. Máv-kertváros.

A szabadkai vasút és Újfalú közötti részen a MÁV telepítése fog önálló lakóegységet alkotni.

Jelenlegi lélekszáma: 1000 fő,
elhelyezhető lesz: 4.000 fő.

119. Millennium-telep.

A déli részen önállóan települt ú. n. Millennium-telep, szintén kis külön lakóegységet képez, ezt nagyobb zárt telepítési egységekkel kívánjuk növelni, melyek a települő gyárak munkásainak lakóterületül szolgálnának.

Jelenlegi lélekszám: 900 fő,
elhelyezhető lesz: 2.100 fő.

120. Pestszentimre.

Eredetileg Soroksár községhez tartozott, Soroksárpéteri néven 1932-ben önálló nagyközség lett. A lakosság zöme gyári-munkás. Igen lazán betelepült község, melyben ugyan a déli csoportban fekvő városoknál nagyobb telkek alakultak ki, azonban a községnek az új házhelyosztásokon kívüli 6.000 telkéből, csak 3.200 van beépítve, ennélfogva csatornázásával és vízvezetékekkel való ellátása még távolabbi jövőben sem lehetséges. A községnek a központon kívüli egész területét 5. fokozatú lakóterületnek jelöltük ki és a központot is csak 4. fokozatú beépítéssel kívánjuk kialakítani.
Jelenlegi lélekszám: 12.100 fő,
elhelyezhető lesz: 23.900 fő.

CSEPEL.

Lakosainak száma 1941-ben 47.000, 1947-ben már megközelíti a 60.000-et. Fejlődése a gyáriparral szorosan összefügg és népessége annak fejlődésével arányosan növekedett. Budapest nehéziparának délre való koncentrálása, valamint a csepeli kikötőnegyedek kiépítése további fejlődési lehetőséget nyújt Csepelnek. Lakóterületeinek elhelyezése szélirány szempontjából nem szerencsés, viszont a jobb elhelyezési lehetőségnek korlátai vannak. Ezért Csepelnek új, nagyobb lakóterületekkel való bővítése helyett a Duna-jobbparttal való összeköttetése indokolt, ezáltal a csepeli dolgozók Budafok, Nagytétény egészséges lakóterületein helyezkedhetnek el. Csepel ezideig nagyjából földszintes házakkal épült be, városias jellege nem alakult ki. Legelavultabb részei közvetlen a Weiss Manfréd-gyár tövében vannak. Romállapota meglehetősen nagy százaléku. Az időnkénti lökészerű fejlődés során kialakult munkáslakónegyedek beépítése rendszertelen és nyomorúságos, a Király-erdő beépítése szégyenfoltja a parcellázások történetének. Csepel jelen-

legi 60.000 lakosával szemben a terv 106.800 lakos elhelyezésére nyújt lehetőséget.

121. Csepel Ó-város.

Csepel legrégebben kialakult területe az Ó-város, amely a kikötőnegyedről a Gyár-utcaig terjed. Területére esik a Neményi papírgyár. A Weiss Manfréd-gyár menti rész zöldterületté alakítandó, belső főútvonala, az Erzsébet-utca mentén helyezendő el a központ 3. fokozatú beépítéssel, míg a lakóegység többi része 4. fokozatú beépítési sűrűségű.
Jelenlegi lakossága: 18.000 fő,
elhelyezhető lesz: 24.200 fő.

122. Csepel Belváros.

Csepel központi része a Belváros. Itt alakítandó ki a főközpont, 3. fokozatú beépítési sűrűséggel. Ebben a területben van a Weiss Manfréd-gyártelep melletti házhelyosztások során kialakuló intenzív beépítésű lakóterület, míg a városegység nagyrésze meglévő kértváros.
Jelenlegi lélekszám: 20.000 fő,
elhelyezhető lesz: 23.800 fő.

123. Csepel Csillag-telep.

A város délnyugati részén meglévő újabb településű Csillagtelep kiépítendő a házhelyosztás során beépítendő területtel, ahol a 3. fokozatú beépítéssel központja kialakítható. A terület egyéb részei 4. fokozatú beépítést nyernek.
Jelenlegi lélekszáma: 7.000 fő,
elhelyezhető lesz: 17.000 fő.

124. Csepel Újtelep.

Részben a mai házhelyosztási, részben ehhez későbbiekben csatlakozó terület, laza, kertes beépítéssel. Jelenleg teljesen üres, elhelyezhető lélekszáma: 11.200 fő.

125. Királyerdő-Észak.

A királyerdői településnek teljes átépítése szükséges, megfelelő új útrendszer, telekosztás, zöldterülethálózat és központ kialakítással. A Duna mentén zöldsáv húzódik végig. A település figyelembevételével a települést kettéosztottuk és csupán északi részét szánjuk a közművesítés határát jelző 4. fokozatú beépítéssel kialakítandónak.
Jelenlegi lélekszám: 8.000 fő,
elhelyezhető lesz: 18.800 fő.

126. Királyerdő-Dél.

A dél-királyerdői település a központ kivételével visszafejlesztendő 5. fokozatbeli, kertgazdasági művelésű területté, lélekszáma így is megnövekedik.
Jelenlegi lélekszám: 7.000 fő,
elhelyezhető lesz: 11.800 fő.

127. Gyár.

A gyárterület a Weiss Manfréd-gyár, a csepeli posztógyár és a Mauthner olajgyár épületeinek és kikötőinek területét foglalja magában.

A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT TERVE

Nagy-Budapest területének mindeztideig nem volt egységes közlekedési elgondolása. A közlekedési hálózat fejlődését az egymással szemben álló vasúti társaságok célkitűzései, a telekspekuláció érdekei és a kisajátítási kérdések irányították. Az első világháború után a különböző közúti-vasúti társaságokat a Székesfőváros kezelésében egyesítették, azonban a nagyvasút, helyiérdekű vasút, autóbusz vállalat érdekellentéte megmaradt, az úthálózat létesítésénél pedig sokszor a település egészének rovására provinciális érdekek játszottak vezető szerepet.

Nagy-Budapest általános rendezési terve a város közlekedési hálózatát egységesnek tekinti és abból indul ki, hogy a hálózat egyes részeinek kialakítása az érdekelt vállalatok szoros együttműködésével fog megvalósulni.

A forgalmi hálózat tervezésénél a végrehajtott forgalomszámlálások adatait használtuk fel. Ezek az adatok támpontot nyújtottak arra nézve, hogy milyen szükségletekkel, milyen irányokkal kell számolni. A forgalmi hálózat tervezése egységes szempontok szerint történt, csupán az áttekinthetőség érdekeit szolgálja, hogy külön részekben tárgyaljuk ennek egyes csoportjait.

A forgalmi hálózat tervét a Közlekedésügyi miniszter által Nagy-Budapest közlekedési rendszerének kialakítására összehívott bizottsággal egyetértésben készítettük. A bizottság, melynek munkájában jelen terv készítői tevékenyen résztvettek, megállapodott a nagy-budapesti vasúti és gyorsvasúti hálózat, valamint a Nagy-Budapestre bevezető főforgalmi úthálózat nyomvonalában.

VASÚTI HÁLÓZAT

A vasúti hálózat tekintetében a terv teljesen megfelel az előzőekben említett bizottság álláspontjának és alantikban nagyrészt a bizottság jelentését tartalmazza.

A vasúthálózat tervezete abból indul ki, hogy a különböző jellegű forgalmakat egymástól lehetőleg külön kell választani. A személyforgalom és teherforgalom, továbbá ezeken belül a távolsági és környéki személyforgalom, valamint átmenő teherforgalom és helyi teherforgalom elválasztása szükséges. Ennek a forgalomnak egyes csoportjai a nagy-budapesti hálózat jelentős részén egyenként is olyan tekintélyes nagyságúak, hogy a különféle forgalmak szétválasztása már ma is indokolt és szükséges, de különösen a forgalom remélhető növekedése esetén válik azzá.

NAGYVASÚTI SZEMÉLYFORGALOM.

A terv a vasút- és személyforgalom pályaudvarainak és vonalainak rendezését lényegében a Kereskedelmi és Közlekedésügyi Minisztérium 1943. évben készített terve szerint irányozta elő, azzal a különbséggel, hogy a távolsági személyforgalom budapesti végállomásul nem a Városliget mögött átmenőpályaudvarként tervezett ú. n.

Központi pályaudvart, hanem az erre a célra átalakítandó Nyugati pályaudvart jelöli ki. Az átmenő pályaudvaros elhelyezés — a MAV. szakértői szerint — nem nyújt lényegesebb vasútközlekedési előnyöket olyan városban, mint Budapest, ahol néhány expresszvonalon kívül nincs átmenő vonat. A Nyugati pályaudvar területe alkalmas egy olyan nagyszabású távolsági központi személypályaudvar kialakítására, ahol párhuzamosan egyes vonalak környéki forgalmát is le lehet bonyolítani. A központi személypályaudvar a Nyugati pályaudvaron a forgalmi igények szerint és a rendelkezésre álló anyagi eszközökhöz alkalmazkodva fokozatosan kiépíthető.

A Nyugati-pályaudvar végső kialakításánál a terv a közúti forgalom érdekében a pályaudvar homlokzatát hátrább helyezte, úgy, hogy előtte forgalmi tér alakulhasson ki és a Váci-útnak Ferdinánd-híd és Marx-tér közötti kiszélesítésére is MAV területeket szabadított fel. A távolsági forgalomtól elválasztott környéki forgalom, — ide értve a javasolt úgynevezett gyorszerelvények sűrű járatú, motoros, vagy villamosvontatású ingaforgalmát is — a terv szerint továbbra is a három pályaudvarra: Nyugati-, Keleti- és Déli-pályaudvarra jár be. A környéki forgalom pályaudvarai a tervezett gyorsvasúti vonalak mentén fekszenek.

NAGYVASÚTI TEHERFORGALOM.

A budapesti rendező teherpályaudvarok számos bővítés és korszerűsítés után is meglehetősen elavultak.

A teherforgalmi súlypont a főváros déli, délkeleti részére, tehát Ferencváros rendező pályaudvar közelébe esik. Ennél fogva ez a rendező pályaudvar ma vasúthálózatunk legfontosabb és legforgalmasabb állomása. A Ferencvárosi pályaudvar annak ellenére, hogy a vidéki pályaudvarok előrendeznek, feladatának régóta csak alig tud megfelelni. A Ferencvárosi rendező pályaudvar nem bővíthető tovább, ezért már régen időszerű egy korszerű nagyteljesítményű rendező pályaudvar építése. A tervezett Déli rendezőpályaudvar egyelőre egyirányú, napi 4.000 kocsi teljesítőképességű gurítóval, a fogadó és irányrendező vágánycsoportok egymásutáni elrendezésével Pestszenterzsébet és Kispeszt városok, valamint Pestszentimre község közötti beépítetlen területen épülne meg. Ez a pályaudvar a Ferencvárosi rendező-pályaudvarral Kispeszt és Pestszenterzsébet határán építendő vasútvonal által lesz összekötve, míg dél felől a Körvasút tervezett meghosszabbítása révén érintett vonalakkal kapcsolódik. A körvasút tervezett kettősvágány meghosszabbítása Rákos állomásról indul ki és a Köztemető mögötti területen délnyugati irányban fordul, majd Pestszentlőrincen át a kavicsbányai vonal nyomán halad Soroksárig.

A vasutakat és közutakat a körvasút mindenütt két szintben keresztezi. A körvasúti vonal további meghosszabbítása Soroksártól és Budafoktól délre a Dunát áthidalva, Nagytétény—Diósnál, egy ott létesítendő jobbparti elosztó pályaudvarba fut be. Nagytétény—Diósdra Tárnokra Székesfehérvár felé és Sós-kúton át Herceghalomra, Bicske felé teherforgalmi összekötő vonalak épülnek. Az új körvasút természetesen az összes vonalakkal megfelelő kapcsolatokkal bír. A körvasútnál a teherforgalom a személyforgalomtól általában elválasztva épül.

A déli rendező-pályaudvar fent leírt elhelyezésénél ennek a rendező pályaudvarnak kapcsolata a dunántúli vonalakkal a Budafok alatti új Duna-híd megépítéséig, Ferencváros—Kelenföld közti Duna-hídon át is teljes értékű. Az új rendező-pályaudvar elhelyezésének előnye még, hogy közvetlen kapcsolatokkal bír a Ferencvárosi pályaudvarral és ezért a Ferencváros szerepének lépcsőzetes átvételével fokozatosan megépíthető.

A forgalom emelkedésével a Déli rendező-pályaudvar kétirányú gurító, maximálisan napi 8.000 kocsi teljesítőképességű rendező-pályaudvarra bővíthető.

A Rákosrendező pályaudvar korszerűsíthető és mintegy napi 3.000 kocsi teljesítőképességűre bővíthető. Ugyanezen a területen oldandó meg egy helyi teherpályaudvar és a központi posta-pályaudvar elhelyezése is.

A hatvani vonal nagy forgalmának elosztása a legcélszerűbben a belépő állomáson, Rákoson történhet. Ide egyirányú, gurítódombos, korszerű elrendezésű rendezőpályaudvar szükséges. Az itt lévő kiegészítő rendezőpályaudvart az újjáépítés folyamán korszerű, egyirányú rendezőpályaudvarra kell kiépíteni.

A főváros területén 17 nyilvános áruforgalomra berendezett teherpályaudvar van, tehát átlagosan közel minden 70.000 lakosra, illetve 1.140 ha.-ra esik egy-egy teherpályaudvar. A teherpályaudvarok száma és elosztása a fővárosban kedvező. A Nagy-budapesthez tartozó környék áruforgalmának kiszolgálását általában szintén megfelelően tarthatjuk. Óbudán és Pestszenterzsébeten egy-egy új teherpályaudvart kell létesíteni. Ateheráruforgalom a dunaparti pályaudvarról ferencvárosi állomásra áthelyezhető lesz, amint a Déli-rendezőpályaudvar megépül és ezzel a pályaudvar területe felszabadul.

A közönség jó és gyors kiszolgálása, továbbá a forgalom racionalizálása érdekében a tervben egy központi darabáru és átrakópályaudvar létesítése szerepel. Az összes helyi leadás és feladás, valamint a Budapesten átmenő darabáru átrakása a jövőben itt történik. A központi darabáru és átrakódó pályaudvar elhelyezése vasúti szempontból a Kerepesi-út és Fehér-út mögötti volt Lovassági gyakorlóterén a legkedvezőbb. A terv ugyanitt a posta részére is területet biztosít.

GYORSVASÚTI HÁLÓZAT.

A Nagy-Budapest területére kiterjedő gyorsvasúti hálózat rendszerét a meglévő három nagy közlekedési vállalat kooperatív munkájával kell megoldani, s elgondolásként abból kell kiindulni, hogy 1. a részletes vizsgálatok során megállapítandó távolabbi, pest-környéki állomásokon kívüli területekről a megfelelő budapesti pályaudvarokig a rendes személyszállító, környéki (MAV terminológia szerint helyi) vonatoknak minősülő szerelvények közlekednének továbbra is.

2. az ettől beljebb, — a részletes vizsgálatok során már megjelölt helyiségektől a jövőben várhatóan növekvő utasforgalmat csatlakozó gyorszerelvények (sűrűbben közlekedő kisebb szerelvények, úgymint motoros, Diesel-motoros, elektromos, stb. vontatással) bonyolítják le.

VASUT - GYORSVASUT KIKÖTŐK REPÜLŐTEREK



14

41



NAGYBUDAPEST GYORSVASÚTI
HÁLÓZATÁNAK IZOHRON TÉRKÉPE

A rendelkezésre álló statisztikai adatok szerint egyes vonalakon a forgalom javításának szükségessége már ma is fennáll, a gyorszerelvények közül a szükségessé vált számú vonat a jelenlegi fejpályaudvarokig, fennmaradó részük pedig a gyorsvasúti csatlakozó állomásokig közlekedne.

3. Nagy-Budapest területén a belső forgalmat a gyorsvasút és ennek kiegészítő egyéb helyi közlekedési hálózata bonyolítja le.

Fentiek alapján a jelenleg Budapestre bevezető MAV és HÉV környéki forgalom három részre fog tagolódni:

A belső terület forgalmát a gyorsvasút a hozzátartozó közúti forgalommal együtt bonyolítja le. Az e körüli második övezet a gyorszerelvények övezete, amely a környéki területek meglevő intenzív forgalmi igényeit szolgálja.

Részletes vizsgálat tárgyává tettük a Nagy-Budapest területére jelenleg bevezető MAV, illetve BHÉV vonalszakaszokat. Figyelembe vettük az érintett települések lélekszámát, annak alakulását, továbbá megvizsgáltuk az érintett községek települési viszonyait és azt, hogy ezek milyen fejlődési lehetőségeket biztosítanak a jövőben.

A fent említett három tagozódás határpontjainak kiválasztásánál a következő szempontból indultunk ki:

a) a gyorsvasút végső határpontját a forgalmi grafikonoknak az a pontja állapítja meg, ahol a befelé irányuló forgalomban a leszálló utasok száma jelentőssé válik, vagy a felszálló utasok száma olyan mértékben emelkedik (főként BHÉV), hogy a gyorsvasutat szükségessé teszi. E pontokon belüli terület tekinthető a forgalom szempontjából Nagy-Budapest területének.

b) a gyorszerelvények külső határainak megállapításánál azt a helyet választottuk ki, ahol az utasforgalom nagysága, ill. emelkedése számottevő. Emellett figyelembe vettük az egyes érintett községek népességi viszonyait, települési lehetőségeit, valamint a forgalomtechnikai adottságokat.

A nagy-budapesti gyorsvasúti hálózat Budapest belterületeire eső részeinél a terv készítésénél figyelembe vettük, hogy Nagy-Budapest külső, sűrűn lakott területeit közvetlenül Budapest belterületeinek lakótelepülési, illetve üzleti súlypontjain keresztül átmenő és az átellenben fekvő peremvárosokba vezető vonalakkal kell összekötni.

Budapest sűrűn lakott területének útvonalain a nagy tömegek forgalmát olyképen kell megoldani, hogy a létesítendő gyorsvasút a közutat mentesítse a pályához kötött járművektől.

Fentiek és a terv realitása érdekében az előbbi két szempontból épülő hálózatnak egybevágónak, azonosnak kell lennie.

Ez elveket figyelembe véve, Budapest gyorsvasúti vonalhálózatát a következő vonalak kiépítésével lehet biztosítani:

1. Az első vonal Cinkotáról indul ki, Mátyásföldön, Saslalom át és a Kerepesi-úton keresztezésmentes, földszíni vezetésben a HÉV-pályán éri el a Dózsa György-utat, ahol bekanyarodik és útszint alá süllyedve halad a Thököly-út alá. Innen folytatódik a Thököly-út, Rákóczi-út, Kossuth Lajos-utca vonala alatt, majd a Duna alatt a Döbrentei-tér alá megy, ahonnan a Déli pályaudvar érintésével a Széll Kálmán-térig vezet.

2. A második vonal Rákospalota-Ujpest vasútállomástól indul ki, át-halad Ujpest legsűrűbben lakott városrészén — részlettervezés során később megállapítandó nyomvonalon — és folytatását kapja a budapesti Béke-utcában. A vonalnak eddig tárgyalt része nagyjából föld felett, külön pályatesten haladhat, föld alá helyezése csak a Hungária-körúttól beljebb szükséges, ahol azután a Lehel-utca és a Váci-út alatt halad el majd a Bajcsy Zsilinszky-út, a Somogyi Béla-út, Múzeum-körút és Kálvin-tér alatt, ahol kettévágódik. Az egyik vonal az Üllői-út alatt megy végig és bekanyarodik a Ferenc-körút alá, érintve a Boráros-térfé, ahol a Dunapartnál felszínen folytatódik tovább a mai dunaparti pályaudvar területén, majd a helyérdekű vasút mai vonalának felhasználásával Pestszenterzsébeten át Soroksárig és pestszenterzsébeti elágazással Csepel-Királyerdőig. A Kálvin-téri elágazástól a vonal másik szára továbbfolytatódik a Tolbucin-körút, Duna alatti alagút, a Bartók Béla-út alatt s a MAV-töltés mentén földfelszínen a kelenföldi pályaudvar mellett, majd tovább a MAV budafoki vonala mentén, Budafoktól pedig a HÉV felhasználásával Nagytétény vasútállomásig.

3. A harmadik vonal a Széll Kálmán-tértől indul ki. Végighalad a Mártírok-útja, Bem József-utca alatt, majd a Duna alatti alagúttal a Klotild-utca alatt folytatódik, a Marx-téren keresztül a Teréz-, Erzsébet-, József-körutak alatt haladva, bekanyarodik az Üllői-útra, az Üllői-úton halad a Nagyvárad-térig, ahonnan föld felett az Üllői-út jobb oldalán Budapest közigazgatási határáig, majd Kispesten a Szent Imre herceg-út felhasználásával nyílt bevágásban keresztül megy Pestszentlőrincen, bekanyarodással a MAV pestszentlőrinci vasútállomásig.

E vonalak Nagy-Budapest forgalmát szolgálják, míg a Budapest belterületére eső vonalszakaszok nagyobb forgalmi igényeit betéjtárgatokkal oldják meg.

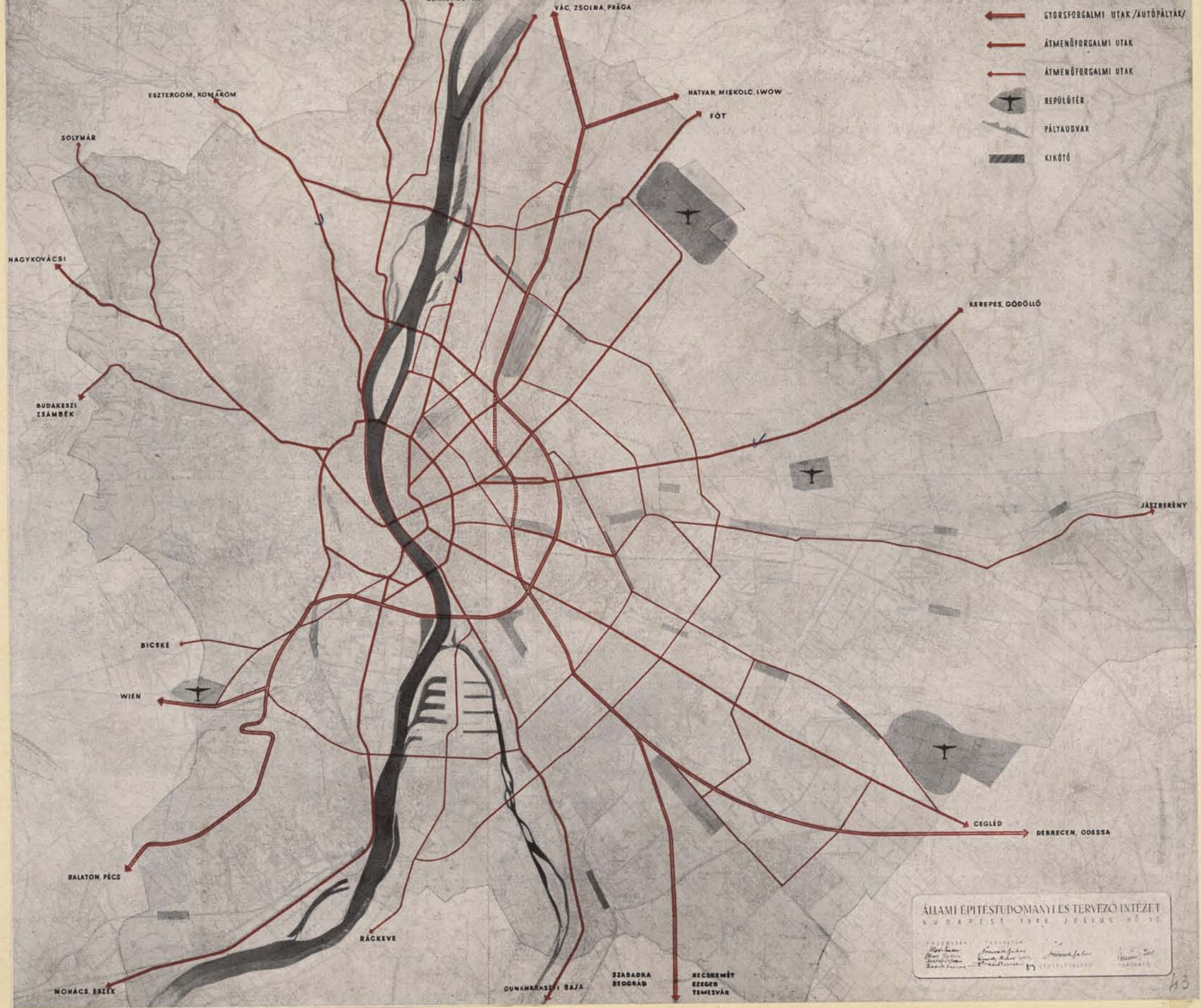
A fenti hálózatot kiegészíti:

4. a negyedik vonal, amely Rákospalota, illetve Pestújhelyről az Erzsébet királyné-úton a Városligetbe és innen folytatódva a Ferenc József földalatti vasút átépített vonalán az Andrássy-út alatt halad és meghosszabbítást nyer a Petőfi-térenél levő, 1-es vonalhoz csatlakozó átszálló állomásig.

5. Az ötödik gyorsvasúti vonal, amely Békásmegyertől túlnyomórészt a HÉV vonalán a Pálffy-téri és a harmas vonalra történő átszállást biztosító átszálló állomásig főként felszíni vezetésben épül.

Nagy-Budapest közlekedési rendszerének gerincét a fent leírt teljes gyorsvasúti hálózat alkotja. A hálózathoz kell csatlakozni a földfeletti

B/ FŐFORGALMI ÚTHÁLÓZAT



ÁLLAMI ÉPÍTÉSTUDOMÁNYI ÉS TERVEZŐ INTÉZET
BUDAPEST 1949. JULIUS 11.

FŐTARTÓ: [Signature]
 ELNÖK: [Signature]
 ELNÖKHETŐSÉG: [Signature]
 ELNÖKHETŐSÉG: [Signature]
 ELNÖKHETŐSÉG: [Signature]
 ELNÖKHETŐSÉG: [Signature]

közforgalmi közlekedési eszközök hálózatának, még pedig oly módon, hogy a Nagykörúton kívül eső részekben a csatlakozó hálózatot a villamosvasút, trolleybusz és autóbusz alkotják, míg a Nagykörút és Duna közötti részen a csatlakozó hálózat csak sínpályához nem kötött járművekkel képzelhető el.

Miután a hálózat egységes egészet alkot, feltétlenül szükséges lesz a fent említett összes közlekedési eszközökre kiterjedő, egységes tarifarendszer megállapítása is.

KÖZÚTI HÁLÓZAT

Nagy-Budapest főforgalmi csomópont jellegénél fogva és Közép-Európa nagy forgalmi csomópontjaitól való viszonylagos távolsága folytán a távolsági forgalomnak nem csupán átmenő pontja, hanem annak nagyrészt végállomása, vagy legalább is megálló, megpihenő helye. Fokozottan érvényesül Nagy-Budapestnek ez a jellege, ha magyarországi viszonylatban vizsgáljuk. A Duna természetes átkelési helyén, az alföldi síkság és a dunántúli hegyvidék találkozásánál, az ország ipari és mezőgazdasági termelésének súlypontjában természetesen alakult ki az az állapot, amelyben Budapest az ország minden vidékéről ide vezető utak végállomásává vált. Ezért átmenő forgalma viszonylag kicsiny és a távolsági forgalom elsősorban a város belsejébe törekszik. A város földrajzi helyzetéből adódik az a körülmény is, hogy míg a balparti oldalon az utak csaknem egyenletesen ágaznak el a sík vidék különböző irányaiiba, a jobbparton a távolsági forgalom a hegyvidéktől északra és délre keresett magának utat. A város már letárgyalt települési adottságai, ennek jelenlegi helyzete és várható fejlődése is visszahatnak az úthálózat alakulására. A budai oldalt aránylag laza település és a völgyvonalokban a Duna felé lefutó útjai jellemzik, míg a pesti oldal jellemzői az északi és déli iparterületek, a városnak Duna menti, aránylag kis területű, sávós jellegű, sűrűn betelepült központja és a sugárirányban elágazó főútvonalak mentén messzire elnyúló és a főútvonalak forgalmát akadályozó települések, továbbá a központi mag és a külső, nagyterjedésű települések között fekvő laza beépítés, sőt nagy, üres területek.

A történelmi fejlődés során kialakult utak Buda és Óbuda területén a nyugat felől jövő forgalmat ellátó Bécsi-út és a dunaparti völgyben végigmenő Fő-út, a pesti oldalon a Váci-út és az Üllői-út, kelet-nyugati irányban pedig a Duna átkelési helyéhez vezető Kerepesi-út, végül a fenti utak loaisus folyományaként kialakult Kiskörút vonala. A később létesített körút-rendszer, a Nagykörút és a Hungária-körút már nem tekinthetők természetes alakulatoknak, ezek a múlt század városrendezőinek bácsi mintára tervezett mesterséges alkotásai. Ugyanígy a város struktúrájától és a forgalom irányától idegen az Andrássy-út vonalvezetése és végül mesterséges adottságok — amelyek azonban a jövőben most már feltétlenül számolni kell — Budapest hídjai, amelyek közül csupán a Bőráros-téri híd és az Arad-híd azok, amelyek a forgalmi igényeknek és földrajzi viszonyoknak megfelelő helyen vannak.

VÁRHATÓ FORGALOM.

Ma Nagy-Budapestben kb. 30.000 gépjármű közlekedik, ezek közül kb. 12.000 személy-, 11.000 tehergépkocsi és 24.000 motorkerékpár. Ha ezeket az adatokat összevetjük az 1928-as statisztikai adatokkal, akkor az első, ami szembetűnik, a lovaskocsi forgalmának jelentős mértékű csökkenése és a teherautó forgalomnak viszonylagos emelkedése. A fejlődés természete azt a következtetést engedti levonni, hogy a lovaskocsi forgalom továbbra is olyan mértékben fog csökkenni, hogy ezzel már belső városi viszonylatban számolnunk nem kell. Ugyancsak várható a teherautó forgalomnak és a személygép-

kocsi forgalomnak nagymértékű emelkedése. Budapesten csupán kb. 50 lakosra esik egy gépjármű, míg pl. New-Yorkban 5, Stockholm-ban 20 lakosra. Hogyha csupán hozzávetőlegesen a középértéket vesszük alapul, akkor is nyilvánvaló, hogy Nagy-Budapest lakosságának másfélszeres emelkedése esetén a gépkocsi forgalomnak legalább a mai forgalom hatszorosára való emelkedésével kell számolnunk. A teherautóforgalmat illetőleg pedig, ha tekintetbe vesszük az ország várható erősmértékű ipari decentralizációját és ezáltal a városok közötti áruforgalom megnövekedését, a várható teherautóforgalmat, illetőleg ennek távolsági részét legalább a mai forgalom tízszeresére tehetjük.

A forgalomstatisztikai vizsgálatnál két lényeges adatfolyvétel állott rendelkezésünkre.

VÁSÁRHELYI-FELE VIZSGÁLAT.

Az egyik Vásárhelyi Boldizsár műegyetemi ny. r. tanár által 1947. december 4-én Budapest határára, a Budapestre bevezető utak torkolatánál végzett forgalomszámlálás. Ez az egész nap folyamán tartott, mindenre kiterjedő vizsgálat és ennek rendkívül alapos statisztikai feldolgozása a következő eredményeket adta:

Az átmenő forgalom, tehát a Budapestre bemenő és innen újra eltávozó járművek száma az egész forgalomnak mindössze 5,2%-a. Hogy ha számolunk az átmenő forgalom igen jelentős növekedésével, akkor is kétségtelenné válik, hogy az átmenő forgalom aránya Budapestre bevezető forgalomhoz képest ugrásszerűen változni nem fog, ami azt a tételünket igazolja, hogy Budapest a forgalomnak nem annyira átmenő állomása, mint inkább végállomása.

A másik érdekes tapasztalat az, hogy a forgalomnak több mint 70%-a a vizsgált ponttól 10 km-nél közelebből indult, tehát túlnyomó részben magára Nagy-Budapest belső forgalmára szorítkozott.

A harmadik eredmény, amely egyébként Budapest településéből logikusan következik, hogy a legnagyobb forgalom az északi, déli és délkeleti iparvidékek, tehát a Váci-út, az Üllői-út és a Soroksári-út felől irányul a város belseje felé.

A forgalom legnagyobb része a külső területekről a város központja felé, így leginkább az V., VI. és IX. kerület felé irányul és emellett igen nagy azoknak a járműveknek a száma, amelyek az északi bevezető úttól délre és délkelet felé, viszont dél és délkelet felől észak felé haladtak, tehát az egyes ipari területeknek egymással való összeköttetését szolgálták.

AZ ÉTI FORGALMI VIZSGÁLATA.

A másik forgalomszámlálást az ÉTI területrendezési osztálya felkérésére az államrendőrség végezte 1948 március 23-án. Ez a vizsgálat a város belterületének útvonalaira szorítkozott. A vizsgálat a legnagyobb forgalmú órában kiterjedt a kelet-nyugati irányú főtengelynek: a Rákóczi-út, Kossuth Lajos-utca, Eskü-út vonalának összes fontosabb csomópontjaira, továbbá a város közlekedésének másik gerincére, a Nagykörút közlekedési csomópontjára.

E forgalomszámlálás alapján megvizsgáltuk az egyes útvonalak keresztmetszetét és azt, hogy azokon a forgalom részére hány nyomvonal vehető igénybe a jelenlegi adottságok mellett, hány nyomvonal volna igénybevehető akkor, ha forgalomrendezési intézkedésekkel igyekeznénk odahatni, hogy az utak teljesítőképessége növekedjék és hány nyomvonal állna rendelkezésre akkor, ha a közúti vasutat elűntetnénk és az utak szabályozásával, az utak csomópontjait keresztelésmentesen oldanánk meg.

Ennek alapján kiszámítottuk a jelenleg elérhető és a jelzett intézkedések alapján elérhető óránkénti maximális terhelést és azt összehasonlítottuk az útvonalak jelenlegi forgalmi terhelésével.

Ennek a vizsgálatnak eredményeképpen — amelyet térképekben és táblázatokban feldolgoztunk — megállapítható, hogy a jelenlegi

belső forgalmi rendszer egymagában nem elegendő a várható forgalom lebonyolítására. Egyes útvonalaink jelenlegi állapotukban már most teljesítőképességüknek több, mint 50%-ig igénybe vannak véve és még a legradikálisabb intézkedések mellett (villamosvonalak föld alá helyezése, fontosabb csomópontok forgalmi megoldása, autóparkolások megszüntetése, stb.) sem lesznek képesek a várható forgalom lebonyolítására, úgy hogy ehhez feltétlenül megfelelő új útvonalokról kell gondoskodnunk.

Megállapítottuk továbbá, hogy nem csupán az átmenő forgalom, hanem a helyi forgalom elhelyezése is fokozott kíváncsalmakat támaszt. A vizsgálat azt is megmutatta, hogy elsősorban kelet-nyugati irányban vannak útjaink túlterhelve, ami szintén amellett szól, hogy a városnak forgalmilag jobban lebonyolítható észak-déli irányú fejlődése kívánatos, másrészt kívánatos a kelet-nyugati irányú útvonalak terhelésének csökkentése a forgalomnak lehetőségeihez mért elvezetésével. Fenti megfontolásunk következtében vizsgálatunk alapján készített táblázatunkban a várható átmenő, ill. távolsági forgalom értékét észak-déli irányban a jelenlegi mennyiség hatszorosában, kelet-nyugati irányban az ötszörösében vettük fel, a Nagy-Budapestre áthaladó, ill. a belső útvonalaktól távoltartható távolsági forgalom értékét a jelenlegi érték tízszeresére irányoztuk elő.

Forgalmi vizsgálatainkból tehát megállapítható, hogy Nagy-Budapest jelenlegi forgalmi hálózata már a fennálló forgalom szempontjából sem megfelelő. A forgalom előrelátható emelkedésével pedig elkerülhetetlen lesz a forgalmi csőd, amennyiben az úthálózat kérdését meg nem oldjuk.

A megoldásnak elvileg két módja van. Az egyik a meglévő úthálózatnak óriási költséggel való korszerűsítése, az összes főcsomópontok keresztelésmentessé tételével, ez gyakorlatilag megvalósíthatatlan. Másik lehetőség a meglévő útvonalak hálózatának olyan tehermentesítése, amely a forgalomnak oly részét veszi le, hogy az úthálózat kisebb javításokkal a várható forgalom felvételére alkalmassá válik. Ezért Nagy-Budapest rendezési tervében a főforgalmi hálózatnak két útkategóriáját állapítottuk meg. Ezek: a gyorsforgalmi utak és az átmenő forgalmi utak.

GYORSFORGALMI ÚTHÁLÓZAT JELENTŐSÉGE.

Az úgynevezett gyorsforgalmi úthálózat kevés vonalból álló szintbéli keresztelés nélküli olyan útrendszer, amely folyamatos, akadálymentes közlekedést biztosít a gépjármű járműveknek. Ennek a gyorsforgalmi úthálózatnak, amely a Nagy-Budapestre jövő forgalom nagyrészt felveszi, minél közelebb kell jutnia a célpontjához, a város belterületeihez és megfelelő helyeken jó kapcsolatokkal kell bírnia a meglévő és javítandó főforgalmi útvonalakkal.

A gyorsforgalmi úthálózatnak tehát kettős szerepe van. Egyik a távolról jövő úgynevezeti autópályáknak kapcsolata a belső városi úthálózattal, másik a belső forgalmi úthálózat lehető tehermentesítése. Helyzetének meghatározásánál ezeket a szempontokat tekintenibe kell venni.

Miután nehézségeink elsősorban nem a külső országutakkal, hanem a belső forgalommal vannak, a gyorsforgalmi utak és a belső forgalom kapcsolatait ott kell létesíteni, ahol a belső forgalom a legkönnyebben rávezethető a gyorsforgalmi hálózatra.

A Közlekedési Minisztérium forgalomszámlálási felvételei szerint a Budapestre érkező forgalom 85%-a a 10 km-nél közelebből, zöme Nagy-Budapest területéről elsősorban az északi és déli ipari peremvárosokból érkezik. Ha azt akarjuk, hogy a gyorsforgalmi út ténylegesen nagy mennyiségű forgalmat bonyolítsion le és a belső forgalmat tehermentesítse, ebben az esetben azt igyekeznünk kell a nagyforgalmú ipari peremvárosokon lehetőleg átvizetni.

Kíváncsint továbbá a gyorsforgalmi úthálózatnak a teherpályaudvarokkal való megfelelő kapcsolata, hogy a teherpályaudvarra érkező áru és az onnan elosztásra kerülő áru minél nagyobb mértékben haladjasson a tehermentesítő gyorsforgalmi útvonalon.

Fontos, hogy a gyorsforgalmi útvonal — amely feltétlenül folyamatos, keresztezésmentes forgalmat kíván — lehetőleg ne vágjon át oly városrészeket, amelyeknek az útvonalat keresztező sűrű, belső forgalmuk van. Ez esetben ugyanis az utat külső városrészekben is kénytelenek lennének két szintben építeni, ami a költségeket megsokszorozná. Tehát az utak lehetőleg ott vezetendők, ahol az egyes városrészek egymástól amúgy is elválnak. Budapesten, más európai nagyvárosokhoz képest, különösen kedvező helyzetet teremt az a körülmény, hogy az aránylag kis, sűrűn beépített városmag körül nagy térközök és laza beépítés helyezkedik el.

ÁTMENŐ FORGALMI HALÓZAT.

A főforgalmi utak másik kategóriája az átmenő forgalmi utak rendszere. Ezek általában az eddigi meglévő főforgalmi hálózat nyomvonalain haladó utak, feladatuk az egyes távolabbi városegységek közötti forgalom lebonyolítása, ezért leghelyesebben a városegységeket elválasztó sávban haladnak. Nagy forgalmuk és szintbeli pályatestük révén az egyes városrészeket egymástól elválasztják, ezáltal a város szerekezetét tagolják és települési alakulásában szerepük jelentős. Csomópontjaik megoldását illetően kíváncsok, hogy folyamatos forgalmat tegyenek lehetővé rendőri intézkedések és megszakítások nélkül.

Az átmenő forgalmi útvonalaknak összefüggő és logikus hálózatot kell alkotniuk és csatlakozniuk kell az országos főközlekedési utak Nagy-Budapestre bevezető nyomvonalaihoz, míg a gyorsforgalmi hálózatnak a város belsejében árokban vagy magasútként építendő vonalai a leendő országos autópályákhoz csatlakoznak és ezekkel alkotnak egy hálózatot.

GYŰJTŐUTAK ÉS LAKÓUTAK.

Az utak harmadik kategóriáját képezik a gyűjtőutak. A gyűjtőutaknak egy-egy lakóegységen belül helyi forgalmi jelentőségük van, a lakóegység belső forgalmának lebonyolítására szolgálnak és azt rávezetik az átmenő forgalmi utakra. Szerepüknél fogva nem szükséges és nem is kíváncsok, hogy több lakóegységen folyamatosan keresztülhaladjanak, szerepük egy lakóegységen belül lezárul, ezért az átmenő forgalmi utakat lehetőleg ne keresztezzék. Feladatuk a negyedek útkategória, a lakóutak forgalmának összegyűjtése. A gyűjtőutak és lakóutak nyomvonalának kijelölése részletes tervezési feladat, ezért ezt a terv nem tárgyalja.

Ismeretünkben először az átmenő forgalmi hálózatot tárgyaljuk, miután a gyorsforgalmi hálózat elhelyezése szorosan összefügg az átmenő forgalmi utak létesítésének lehetőségével.

I. ÁTMENŐ FORGALMI UTAK

AZ UTAK NYOMVONALÁNAK RÉSZLETES ISMERTETÉSE.

a) Duna balparti oldal.

1. Váci-út, Bajcsy Zsilinszky-út, Belső-körút, Üllői-út vonala.

Ez a vonal a város természetesen kialakult legfontosabb észak-déli útja. Átmenő forgalmi szerepe vitán felül áll, kritikus forgalmi csomópontjainak (Lehel-tér, Marx-tér, Deák Ferenc-tér, Kossuth Lajos-utca keresztezés, Kálvin-tér, Nagykörút keresztezés) megfelelő megoldása teljesítőképességét nagymértékben fogja növelni, északi bevezetését — a Közlekedési Miniszter által összehívott bizottság jelentése — mint a 2. sz. főközlekedési közút bevezetését megfelelőnek tartja. Megjegyzendő, hogy az út Szabadtól kezdve állandóan sűrű

települések között vezet, Újpesten a gyárnegyedek erős helyi forgalma terheli. Tehermentesítése feltétlenül szükséges, annál is inkább, mert legforgalmasabb része, a Bajcsy Zsilinszky-út már ma is teljesítőképességének 50%-ig igénybe van veve. Ugyanez vonatkozik délkeleti bevezetésére, az Üllői-útra, a bizottság jelentésében szereplő 4. sz. töközlekedési közútra, amely Kispesten, Resiszentimre-n az a legsűrűbb települések között összeszűkül és a helyi forgalommal erősen terhelt. A forgalom megosztását szolgálja a Képzőművészeti-út, Gyömrői-út bevezetése, azonban erősebb tehermentesítés csupán továbbiakban tárgyalando gyorsforgalmi út kiépítésével fog bekövetkezni.

2. A Béke-utca, Lehel-utca vonala.

A Váci-út Újpest forgalmát egymagában lebonyolítani nem képes. Feltétlenül szükséges Újpest beiterületén keresztülvezető és ezt Budapesttel összekötő útvonal létesítése. Ez az útvonal Újpesten két utca között, áttöréssel valósítható meg, s csupán kísértékű földszintes házak lebontásával jár. Természetes folytatása a Béke-út és Lehel-utcának a várható forgalom követelményének megfelelően kiszélesítendő vonala. Természetesen gondoskodni kell arról, hogy a Béke-út forgalma a Lehel-utcatól elkanyarodhasson és ne terhelje teljes mértékben a Váci-út amúgyis túlterhelt belső szakaszát.

3. Rákos-út, külső Andrássy-út és Andrássy-út vonala.

Rákospalotának ezideig megfelelő összeköttetése Budapesttel nem volt, feltétlenül szükséges ilyennek létesítése. Erre a Rákos-út vonala a legalkalmasabb, amely Rákospalota legsűrűbben beépített városrészei közelében halad és amely az Andrássy-útból folytatódik. A külső Andrássy-út telkeinek kisajátítása már legnagyobb részben amúgyis megtörtént. A bizottság kíváncsoknak látja ennek az útvonalnak az úgynevezett gödöllői Patkó-kanyarig való meghosszabbítását és itt a Kerepesi-úttal való kapcsolatát a Kerepesi-út tehermentesítése céljából.

4. Bosnyák-utca, Csömöri-út, Thököly-út vonala.

Az előbb tárgyalt útvonal és a Kerepesi-út közötti nagy távolság és a terület arányos beépítettsége szükségessé teszi a Thököly-út folytatásával átmenő forgalmi jellegű útvonal kiépítését. Ez az útvonal Pestújhelynek és Zuglónak összeköttetését is szolgálja és azonkívül a Rákoson létesítendő új repülőtér forgalmát elvezeti.

5. Kerepesi-út, Rákóczi-út, Kossuth Lajos-utca vonala.

A Váci-út vonala mellett Budapestnek másik történelmileg kialakult legfontosabb főforgalmi útja, amelynek főforgalmi jellegében való megtartása feltétlenül fontos. Baross-téri csomópontjának megfelelő megoldásával teljesítőképessége emelhető, azonban telítettsége akkora lesz, hogy feltétlenül kíváncsok a nagyobb távolságról jövő forgalomnak ezen útvonaltól való eltérítése. Ez az útvonal így is nagy forgalmat fog lebonyolítani, az útvonal mentén elterülő települések forgalmának bevezetésével. A bizottság szerint szükséges a Kerepesi-úti bevezetésnek (3. sz. főközlekedési út) párhuzamos helyi utakkal való tehermentesítése.

6. Külső Jászberényi-út, Belső Jászberényi-út, Kőbányai-út, Baross-utca vonala.

Forgalmi jelentősége elsősorban Kőbányának, Budapest legjelentősebb ipari peremvárosának Budapesttel való összeköttetését szolgálja. A jelenlegi Baross-utca és Népszínház-utca való forgalmi bevezetése nem megfelelő, viszont a forgalomnak a Rákóczi-út felé és az Üllői-út felé való elosztása ezek forgalmát olyan mértékben túlterhelné, hogy feltétlenül szükség van az eddigi Baross-utca és Népszínház-utca helyett vezetendő új Baross-utca való folytatására, amely útvonal a Józsefváros legelavultabb negyedein áttöréssel volna megoldandó. Ennek az útvonalnak csupán a Nagykörútig való vezetése indokolt, itt észak-déli irányban való szétosztása kíváncsok, mert a Nagykörúton belül lévő, amúgyis túlságosan sűrűn beépített és utak-

kal sűrűn felszabdalt városrész belső forgalmát újabb főforgalmi út bevezetése erősen rontaná és a Kálvin-téri csomópontot csaknem megoldhatatlanná tenné.

7. Üllői-út vonala.

Ezt a vonalat előzőleg már megemlíttük, jelenleg a délkeleti városrészek Nagy-Budapesttel való összeköttetését képezi és a gyorsforgalmi úthálózat megalakításával a közeli forgalomban átmenő forgalmi út jelentősége megmarad.

8. Soroksári-út vonala.

A Soroksári-út a déli iparvidéknek és a déli országrészeknek jelenlegi bevezető útja. Elágazását képezi a csepeli út, amely a sziget csúcsán áthalad és a csepeli Rákóczi Ferenc-utca-ban folytatódik. A bizottság megállapítása szerint ezen (5-ös) út soroksári szakaszán bekövetkezett forgalmi csőd szükségessé teszi az út tehermentesítésére új vegyesforgalmi útvonal létesítését, amely a gyorsforgalmi út kiépítéséig a Nagykörös-út irányában vezetne.

9. Pesti dunaparti út vonala.

A meglévő úthálózatban megoldatlan a Soroksári-út forgalmának továbbvezetése a belső városrészek felé, holott ilyen forgalmi igény előreláthatólag fel fog merülni. Ugyancsak szükséges a Váci-út legbelsőbb, túlterhelt szakaszának tehermentesítése, mert a váciúti forgalom nagyrésze továbbra is a belső városrészek felé fog törekedni. A Bajcsy Zsilinszky-út, Múzeum-körút és a Duna közötti területnek közlekedési igényei — számításunk szerint — olyan nagyok lesznek, hogy ezeket ennek belső útjai lebonyolítani nem tudják. Mindezek a körülmények szükségessé teszik a pesti Dunaparton útvonal létesítését. Ez az útvonal természeténél fogva csupán kevés csomóponton érintkezhet a város belső útjával, ezért átmenő-forgalmi út jellege lesz. Teljesítőképessége sokkal csekélyebb a többi átmenő forgalmi útvonalnál, mivel csomópontjait keresztezésmentesen megoldani nem lehet. Ennek az útvonalnak megoldásánál a személyhajó megálló megoldása és a dunaparti városrész nyugalmának megóvása nehézségeket okoz, de létesítése a fent vázolt forgalmi okoknál fogva elkerülhetetlen. A bizottság jelentésében szükségesnek jelölte meg az útnak észak és dél felé, a Hungária-körútig való meghosszabbítását. Felmerült az a kíváncsok, hogy ennek az útrésznek a tehermentesítésére, a Boráros-tér és Kálvin-tér között a Ráday-utca kiszélesítésével, átmenő jellegű útvonalat kell létesíteni. Ez ellen felhozható az, hogy ez az útvonal a kálvin-téri csomópontot egyrészt túlterhelné, másrészt az amúgy is korlátozott kapacitású Múzeum-körút terhelését nem kíváncsok mértékben fokozná, ezzel szemben kíváncsoknak tűnik az út azért, hogy a Bajcsy-Zsilinszky-út forgalma a boráros-téri hídhöz vezethető legyen és ezáltal tehermentesítse a Szabadság hidat.

10. Szent István-körút, Teréz—Erzsébet—József—Ferenc-körutak vonala.

A legsűrűbben beépült belső városrész határán — a Duna két nagyforgalmú jelentőségű hídja —, a Margithíd és a Boráros-téri híd között, a város főközlekedési gerincét alakítja. Forgalmi jelentősége előreláthatólag a jövőben is igen nagy lesz. A gyorsvasút elkészültével, csomópontjai helyes megoldásával, a közúti villamosvasút eltávolításával forgalmi kapacitása igen nagy mértékben fokozható.

11. Ferdinánd-híd, Rottenbiller-utca, Fiumei-út, Orczy-út vonala.

Az általános forgalmi vizsgálatok megállapították, hogy a Bajcsy Zsilinszky-út és a Nagykörút az észak-déli forgalom lebonyolítására nem elegendők, a Nagykörút és a Hungária-körút között viszont akkora a távolság, hogy a Hungária-körút csak kis mértékben lenne képes a Nagykörút tehermentesíteni, de még, ha a később tárgyalandó gyorsforgalmi útvonal észak-déli szakaszát a Hungária-körútnál bejebb hozzuk, akkor is hatalmas, sűrűn beépített városrész

maradna észak-déli irányú átmenő forgalom nélkül. Ezért feltétlenül szükség van az Orczy-út, Fiumei-út vonalának meghosszabbítására, úgy észak, mint dél felé. Szükséges ez az útvonal, a Lehel-utca, Váci-út vonalának előbb említett tehermentesítése céljából is. Az útvonal csupán a Sziv-utcával párhuzamosan tennélio átlag 2—3 emeletes épületsor lebontásával és a Ferdinand-híd megtelei átalakításával valósítható meg, azonban feltétlenül szükséges — aránylag nehéz megvalósítása ellenére is — koncepcióba való beillesztése és a szükséges terület biztosítása. Indokolja ezt az is, hogy a Rottembiller-utcai előkertek felhasználhatók, az útvonalnak a Rottembiller-utca, Fiumei-út, Orczy-út szakasza szélességénél és forgalmi helyzeténél fogva már most megfelelő kapacitással bír. Ez útvonal megvalósításának feltétele a Baross-tér megfelelő forgalmi rendezése és az Orczy-út és az Üllői-út között észak-déli irányban az üres, vagy értéktelen beépítési területeken áthaladó útvonalszakasz megépítése.

12. Dózsa György-út vonala.

A Dózsa György-út elhelyezésénél és meglévő széles nyomvonalánál fogva kétségtelenül átmenő forgalmi jellegű útvonal, bár forgalmi jelentőségét erősen csökkenti az a körülmény, hogy a Kerepesi-úttól délre nem folytatódik. Ezen csupán a Kerepesi temetőn való átvágással lehetne segíteni.

13. A Hungária-körút vonala.

A Hungária-körút forgalmi szerepe a bevezető utak forgalmi elosztásában jelentkezik, a gyorsforgalmi útvonal kialakulásáig. A belső városrészekből a forgalmat távoltartó, elhárító gyűrű szerepét tölti be. Iránya tulajdonképpen a város természetes észak-délkeleti struktúrájába nem illik bele és ezért kívánatos a vasútvonal melletti út létesítésével az Üllői-út felé az útvonal kiegészítése. Fentiekben Nagy-Budapest városmagjába vezető és a városmagot keresztülszelő, vagy közvetlenül érintő útvonalakat tárgyaltuk, a továbbiakban a Nagy-Budapesthez tartozó egyes peremvárosok közötti összeköttetést biztosító átmenő forgalmi útvonalakat vesszük sorra.

14. Az újpesti Árpád-út vonala.

Rákospalota és Újpest közötti közlekedést biztosítja.

15. Körvasút-sor, Szolnoki-út vonala.

Budapest és Rákospalota, Pestújhely, valamint Sashalom és Rákosszentmihály határán a budapesti határmenti település és a fenti települések forgalmi összeköttetését látja el.

16. Keresztúri-út, Tárna-utca, Maglódi-út, Sibrik Miklós-út, Nagy Sándor-út vonala.

A rákosi nagy zöld éken keresztül, az ettől északra és délre levő települések, nevezetesen Sashalom, Rákosszentmihály, Rákosváros és Kőbánya, Kíspeszt és Pestszenterzsébet, valamint Csepel közötti összeköttetést biztosítja.

17. Szent István-utca és a pestszentlőrinci Rákóczi-utca vonala.

18. A Francia-út, Pongrácz-út, Szent Lőrinci-utca vonala.

Kőbányát köti össze egyrészt az északi ipartelepekkel, másrészt Kíspeszttel és Pestszenterzsébettel.

b) Duna jobbparti oldal.

1. Déli új bevezető út.

A bizottság jelentésével egyezően, a 6. sz. Budapest—északi útvonal eddigi rossz vonalvezetését korrigálja az útnak a budafoki szűkületben a Dunaparttra való áthelyezésével és innen a vasútvonal mentén a Fehérvári-útra való bevezetésével.

2. Balatoni-út vonala.

Szabad területen, meglévő településeken kívül vezetett nyomvonalával a gyors személyforgalmat bonyolítja le, a bizottság jelentése

szerint a forgalmi igények szempontjából megfelel és változtatást nem igényel, bár az útban lévő magasság differencia legyőzése bizonyos nehézségeket jelent. Ennek az útvonalnak Buda északi része felé folytatását a Budaörsi-út képezi. A Szabadság-hidat és a Boráros-téri hidat a Bartók Béla-út, Verpeléti-út vonalán éri el.

3. Hidegkúti-út, ill. Budakeszi-út és Malinovszky-fasor vonala.

A Hidegkúti-út a Bécs felőli turistaforgalmat látja el a jövőben. Budakeszi-út pedig Budakesznek és Budapestnek összeköttetését szolgálja.

4. Bécsi-út vonala.

Egyelőre a nyugati országoktól Budapest felé irányuló legfontosabb útvonal. Forgalmi jelentősége az új bécsi útvonal kiépítésével sem szűnik meg, mert a dorogi bányavidéket Budapesttel összekötő út marad. Természetes levezetése Óbuda nyugati részén, hegyvidék és síkság találkozásánál van. Itt kanyarodik le a Dunaparttra és érheti el a Margit-hidat, míg másik ága a Vörösvári-úttól az épülő Árpád-híd és rajta a Hungária-körút felé vezet. A bizottság jelentése szerint csupán Nagy-Budapest határán kívül, Pilisvörösvár táján igényel korrekciót.

5. Szentendrei-út és Nánási-út vonala.

A Visegrád—dömösi üdülőterületnek és a rómaiparti fürdőterületnek Budapesttel való összeköttetésére szolgál.

6. Mártírok-útja, Alkotás-utca, Szent Imre herceg-út és Verpeléti-út vonala.

A budai oldal körútrendszere, mely helyében és rendeltetésében a pesti Nagykörútnak felel meg.

7. Áttila-utca vonala.

Az erzsébethídi átkeléshez vezető forgalmi útvonal, amelynek forgalmi jelentősége a fürdőváros és a belváros belső forgalmának érdekében lehetőleg csökkentendő.

8. Budai dunaparti-út vonala.

Miután Buda hegyvonulatai teljesen a Dunáig érnek, egyetlen megfelelő összeköttetés a Buda északi és déli városrészei között csupán a Dunaparton alakulhat ki. A Fő-utca a helyi gyűjtőforgalom számára szükségszerűen fenntartandó, a felső rakodópartnak forgalmi útvonallá való kiépítése, a budapesti település egyik legfontosabb részét, a fürdővárost tenné tönkre, ezért az útvonal közép része csupán az alsó rakodóparton alakulhat ki, a csomópontok megfelelő megoldásával és annak tudatában, hogy a Duna áradása miatt évenként néhány napon át az útvonal nem használható és a forgalmat ilyenkor a Fő-utcán, illetve az előbb említett budai körúton kell lebonyolítani. Az útvonalnak a Rózsadomb lejtőjén átvágó út által való tehermentesítése a későbbi jövő feladata.

9. A rózsavölgyi Honfoglalás-utat és Csepelt összekötő vonal.

Csepel ipartelepének természetes lakóterületével: Budafok, Albertfalva, Budatéténnel való összeköttetése.

II. GYORSFORGALMI UTAK

Az átmenő főforgalmi útrendszer nyomvonalainak megállapítása megmutatta, hogy a meglévő útrendszer egymagában nem felelhet meg a várható megnövekedő forgalomnak, szükség van tehát az előzőleg említett kevés vonalból álló, de teljesen folyamatos közlekedést biztosító, nagyteljesítményű gyorsforgalmi úthálózat megépítésére. A gyorsforgalmi úthálózat csatlakozik a kiépítendő országos autópályákhoz. A bizottság megállapította, hogy az autópályák lehető-

leg a főközlekedési utaktól eltérő nyomon vezetendők, az egyes bevezetések tekintetében pedig szükségesnek látta egy nyugati, egy, északkeleti, egy délkeleti és egy délnyugati irányból jövő autópálya bevezetését.

1. A nyugat felől bevezető (bécsi) autópálya a bécsi vasútvonal mentén érkezne be, nagyjából a jelenlegi főközlekedési közút nyomvonalára mentén, a Budaörsi-út érintésével a vasút töltése mentén haladva a Déli összekötő vasúti híd vonalában létesítendő új közúti hidon torkolna be a Hungária-körútba.

2. Az észak-keleti autópálya bevezetése tekintetében a bizottság nem tudott egyöntetű álláspontra jutni. Az ÉTI. az Újpest és Rákospalota határán való bevezetést tartja helyesnek és tervében is ezt vette fel. Ezzel szemben a bizottságban felmerült a Thököly-út, majd az Andrássy-út meghosszabbításában való bevezetés terve. Az ÉTI. javasolt vonalvezetését a következőkkel indokolta:

a) Ezen vonalvezetéssel biztosítható az ipari szempontból fontos északi településcsoport megfelelő összeköttetése a főváros központi és déli részeivel.

b) A bevezetés az újpesti település határain megy, tehát nincsenek olyan sűrű útkereszteződések, amelyeknek megoldása forgalmi nehézségeket, vagy túlzott költségeket okozna.

c) A bizottságnak ellenvéleményen levő tagjai is szükségesnek tartják Újpest számára Budapesttel való megfelelő összeköttetést, azt azonban függetlennek tekintik az autópályák bevezetésétől. Igen nagy költségmegtakarítást jelent, ha ezt a szükségletet a autópálya bevezetése által oldjuk meg, mint ahogy általában megtakarítást jelent, ha a főváros-kiépítendő gyorsforgalmi úthálózata egyidejűleg megoldja az országos autótutak ki-, illetve bevezetését.

d) Az a kitérés, amit az újpesti bevezetés a Miskolc—hatvani vonal számára jelenthet, országos viszonylatban minimális. Amennyivel hosszabb ez az útvonal, ugyanannyival rövidebb a Vác—balassagyarmati vonal. A Nagy-Budapesten belüli úthálózatnak különben sem az a feladata, hogy a nemzetközi viszonylatban, az utaknak vonalvezetését területen belül rövidítse. A nemzetközi útvonalak megoldása országos útépitési feladat, míg Nagy-Budapest belső úthálózatának feladata a belső forgalom kiszolgálása és a külső forgalomhoz oly helyeken való kapcsolása, amely a belső forgalom érdekeivel nem ellenkezik.

e) A javasolt vonalvezetés a Hungária-körút folyamatos folytatását képezi és megfelelő jó kapcsolata alakítható ki a többi belső városi főútvonalak felé, így a forgalom elosztására hivatott.

f) A Thököly-úti vonalvezetés elkerülhetetlen forgalmi csődöt okozna, az amúgy is túlterhelt Thököly-úton és Rákóczi-úton, azonkívül a vonalvezetés keresztezi a tervezett északi repülőtér területét, az egyetlen oly területet, amelyen a jövőben Nagy-Budapesten megfelelő repülőtér létesíthető, vagy azt ki kell kerülnie.

Ezzel szemben az ÉTI. által javasolt bevezetés, amely két város határán, nagyrészt üres területen halad, vagy kísértékű épületekkel beépített területen vezet, csaknem teljes hosszában, szintben aránylag kis költséggel kialakítható. Vonalvezetése a város belső forgalmi és települési struktúrájába illeszkedik.

3. A délkelet felől bevezető autópálya egyesíti a déli (Belgrád) és keleti (Debrecen) autópálya ágakat és az az autópálya a Nagykörösi-út vonalán, a Gyáli-út irányában torkolna bele a Hungária-körútba.

4. A délnyugati nagykanizsai autópályára vonatkozólag a bizottság azt javasolta, hogy ez a jövőben Nagy-Budapest határán kívül Baktorbágy érintésével a Benta-patak völgyében torkoljon be a nyugati autópályába, úgyhogy Budapestre végeredményben három autópálya futna be. A tervben ezen távolabbi jövőben végrehajtandó kiépítés elgondolás mellett a jelenlegi helyzetnek megfelelően az új Balatoni-út is gyorsforgalmi út, illetőleg autópálya gyanánt van feltüntetve.

A bizottság megállapítása szerint az autópályák egyes irányainak egymással való összeköttetésére a Hungária-körút szolgál.

Amennyiben a Hungária-körút vonalán kívül útgűrű kiépítése válik később szükségessé, ez Nagy-Budapest határain kívül vezetendő.

Az autópályák Nagy-Budapesten belül, a terv szerint gyorsforgalmi útvonalakká válnak, kétszintes csomópontokkal és a beépített területeken belül szükség szerint felemelt, vagy süllyesztett pályatesttel. Megközelítik az északi és déli iparvidéket és a teherpályaudvarokat. A nyugat felől bejövő gyorsforgalmi út helyettesíti és tehermentesíti az eddigi Bécsi-utát, felveszi Magyarország nyugati iparvidékeinek forgalmát, Nagy-Budapesten a Kelenföld és a Lágymányosi iparvidék átmenő forgalmát, továbbá a csepeli-út révén a kikötő- és ipartelep forgalmát.

Az észak-keleti gyorsforgalmi út a Váci-utát és a Kerepesi-utát tehermentesíti és az észak-keleti iparvidék forgalmát kívül az újpesti gyárnegyed átmenő forgalmának felvételére hivatott. Budapest a Tatai-úton való továbbvezetése az angyalföldi ipari terület forgalmát szívja magába.

A délkeleti gyorsforgalmi út egyrészt a Belgrád felé vezető utat, másrészt a Szeged, Debrecen felé vezető utat helyettesíti és a déli iparvidék átmenő forgalmát veszi fel, míg a déli — Balatoni-út a Dunántúl forgalmának és az üdülőforgalomnak felvételére szolgál. A gyorsforgalmi utak északi és déli csomópontjai közötti átvezetésre vonatkozólag kívánatos, hogy ez lehetőleg megközelítse a város belsejét, mert mint említettük, a forgalom végcélja túlnyomórésztben a város belterülete. Erre a nyomvonalra alternatív lehetőségként a Hungária-körút vonala és a tervben megjelölt ezen belül létesíthető nyomvonal lehetséges. Ez utóbbinak előnye, hogy a város központjához közelebb van, ezáltal alkalmas forgalomelcsúszó hatásánál fogva a belső főútvonalak tehermentesítésére, amit a forgalomról készített izochron-térképek igazoltak. Ezzel szemben létesítési költségére és megvalósítási nehézségeire (városligeti átvezetés, kerepesi temető keresztezése, csatlakozások, stb.) való tekintettel, — bár mindkét útvonal végleges kialakítása csak külön szintben, árokban, vagy viaduktban nyújt kielégítő megoldást — mégis a Hungária-körút nyomvonalát vettük fel a tervbe, de feltétlenül fenntartandónak tartjuk a másik nyomvonal helyét is.

A gyorsforgalmi úthálózat tárgyalásánál kell megemlíteni, hogy a növekedő jelentőségű dorogi és tatai iparvidék forgalmát kiszolgáló Bécsi-útnak a Vörösvári-út, Árpád-híd sűrűn beépült városrészekben való átvezetése nem elégítheti ki a távolsági forgalommal szemben támasztott igényeket. Kívánatos továbbá az újpesti Duna menti ipar-terület forgalmának elosztása még a Hungária-körút előtt és ezáltal a Váci-út tehermentesítése. Fenti célokat szolgálja a Bécsi-útnak az óbudai vasútvonal mentén történő elágazása, az újpesti vasúti híd alatt a pesti oldalra történő átvezetése és a Balzsam-utca vonalában a

gyorsforgalmi útba való bekapcsolása. Tulajdonképpen ez az út is gyorsforgalmi út jellegű, azonban egyelőre aránylag kisebb forgalmi igényeire való tekintettel térképünkön átmenő forgalmi útként szerepel.

KIKÖTŐK, REPÜLŐTEREK

Említettük Nagy-Budapestnek fontos hajózási jelentőségét. Míg a hajozás forgalma ezideig tekint a Duna folyásával ellentétes irányban bonyolódott le, a jövőben számolni lehet a forgalomnak a Duna folyásával egyirányú, tenet Budapest szempontjából kedvezőbb fejlődésével.

Nagy-Budapest hajózási jelentőségét fokozza az a körülmény, hogy Budapest a Duna-tengerjáró hajók bármilyen vízállás mellett használatra végső állomása.

A kikötők jelentőseget növelni fogja a Duna—Tisza-csatornának hajózható csatorna gyanánt való kiépítése.

A terv elgondolása szerint a kikötők fejlesztése tekintetében a teherhajozás igényei elsőlegesek. A keresési veglegesen és korszerűen

— eltérve az eddigi rakparthasználat rendszertől — Nagy-Budapest több pontján megfelelő teherhajózási kikötő kialakításával kell megoldani. Ezáltal a Duna-partok teljes egészükben felszabadulnak és azok közlekedés, zöldterület, vagy sport-célra igénybevehetők.

Legfontosabb a csepeli kikötő fejlesztése. A csepeli kikötő medencéi a terv szerint számos újabb medencével bővülnek, úgy hogy a sziget egész északi csúcsát a kikötő medencék és az azzal kapcsolatos raktárházak veszik igénybe. A Nagydunaág felőli bejárattal a tengerjáró hajók és nagyobb folyami hajók érhetik el Budapestet, míg a soroksári Dunaág felől a déli mezőgazdasági vidék termelése és az építés alatt álló Duna—Tisza-csatorna forgalma (hajózható csatornává való kiépítése után) jut jó kapcsolatokhoz, az utóbbi az építendő hajóvonal-zsilip révén. A kikötő medencék közötti terület raktárházak, közlekedési utak, stb. céljaira szolgál.

A terv a ferencvárosi helyi kikötő bővítésére is megfelelő területet biztosít. Célja ezen a területrészen a Nagyvársáteleppel kapcsolatosan az élelmiszerforgalom részére kikötő létesítése.

A helyi igényeket kívánja kielégíteni a tervnek a város északi részén tervezett kikötő sorozata. Ez két részből állna, egyrészt az a tömegárukikötő, amely a Rákospatak torkolatában részben már kiépítést nyert, másrészt az a kikötő, amely Újpest dunai határán, a Váci-út és a Dunapart között terülne el. Amíg az előbbi célja kifejezetten a tömegáruforgalom rakodása, addig utóbbinál a téli kikötő elgon-

dolása és a 2000 méteres evezőspálya létesítése is szerepet játszik. A Rákospatak torkolatában létesítendő kikötő építési- és tüzelőanyagok rakodására szolgálna, míg ellenirányban a nagyobb tömegű készáruk berakását végeznék.

A budai oldalon két kisebb helyi kikötő elhelyezéséről gondoskodik a terv abból a célból, hogy az építési anyagok és tüzelőanyagok kirakását a budai oldalon is el lehessen végezni. Ezek közül az egyik Óbudán, a Filatorigát környékén, a másik Lágymányoson létesítendő. A személyhajózás törzskikötője a megszüntetendő dunaparti teherpályaudvar felszabaduló partszakaszára helyezendő át.

Nagy-Budapestnek három repülőtere van, építésük sorrendjében ezek: a Mátyásföldi repülőtér, a Budaörsi repülőtér és a Ferihegyi repülőtér. Mint kisegítő repülőtér szerepelt ezenkívül a Csepelsziget északi végén egy terület, amelyet a gyári befépülések céljára használtak.

A Mátyásföldi repülőtér — bár még ma is használatban van — korszerűtlen és tovább fejlesztése környezetének betelepítettsége miatt súlyos akadályokba ütközik. A Budaörsi repülőtér területileg már megfelelő, ugyan a repülőgépek mai technikai követelményeinek, helyileg azonban a terület topográfiai viszonyai miatt továbbfejlesztése elé akadályok ütköznek.

A Ferihegyi repülőtér korszerűnek nevezhető, újjáépítése folyamatban van.

A terv készítésénél mindezekről függetlenül szükségesnek mutatkozott egy később létesítendő repülőtér helyének kijelölése. A kijelölés csak arra szorítkozik, hogy a vonatkozó terület beépítését megakadályozzuk, a területet környezetével együtt egy később létesítendő repülőtér részére biztosítsuk.

Hosszas vizsgálatok és helyszíni tanulmányozások után megállapítást nyert, hogy erre a célra Nagy-Budapesten csak egy terület alkalmas. Rákospalota északi részén a Szilas és Magyoródi patakoknak a Fóti-útra támaszkodó, javarészt mezőgazdasági művelés alatt álló területe felel meg az összes korszerű követelményeknek. A terület hozzávetőlegesen 3 km² (3 km hosszú és 1 km széles). Két oldalt a patakok irányában enyhe lejtéssel rendelkezik. Környezetében magasabb épületek, távvezetékek, topográfiai akadályok nincsenek. Ennek következtében a terület a repülőtechnika minden várható követelményének megfelel. A területet egyébként sem lett volna kívánatos beépítésre kijelölni, mezőgazdasági jellegét akkor is meg kellett volna őrizni, ha repülőtér céljaira nem jelöljük ki.

Tervezés közben felmerült az új repülőtérnek a Csepel-sziget északi csúcsára való helyezésének gondolata is. Ezen elhelyezést számos előnye mellett a Közlekedésügyi Minisztérium repülésügyi és hajózási szakembereinek véleménye alapján az itt létesítendő kikötő elsődleges fontossága miatt elvetettük.

KÖZMŰFEJLESZTÉSI TERV

Ismeretes, hogy Budapest lakossága az eddigi szervezetlen fejlődés következtében úgy oszlik meg területén, hogy közüzemeinek és közintézményeinek fenntartása sokkalta nagyobb költséget igényel, mint aminő költséggel megszervezett telepítés esetén ezek az üzemek fenntarthatók lennének. Az üzemek gazdaságosságának fejlődését gátló tényezők ugyanis elsősorban a település egyenetlen sűrűségében jelentkeznek.

Ha népsűrűségi csoportok szerint vizsgáljuk Nagy-Budapest lakosságának megoszlását és ezt szembeállítjuk más európai nagyvárosok lakosságának hasonló csoportosításával, a következő táblázatot kapjuk:

Népsűrűségi fokozat lélek/ha	Budapest	Bécs	Berlin	Páris	London
	lakott területének %-ában				
—700	0.6	—	—	1.5	—
700—601	0.6	—	4.9	7.9	—
600—501	0.8	—	7.6	0.4	—
500—401	1.0	2.4	4.6	18.2	5.7
400—301	1.9	5.1	35.5	2.4	2.5
300—201	1.8	3.0	19.8	37.2	10.6
200—101	6.5	13.1	27.6	26.4	39.7
100—51	8.4	34.0	—	—	41.5
50—11	23.8	42.5	—	—	—
10—	54.6	—	—	—	—

Különböző világvárosok népsűrűségi adatainak a területhez való viszonyítása igazolja, hogy Nagy-Budapest kialakításában az egyenetlen népsűrűség jelentős mértékben volt gátló tényezője az egészséges városfejlesztésnek és a közműveket igen gazdaságtalan körülmények között lehetett csak megvalósítani, mert egyidejűen kellett gondoskodni rendkívül széles kiterjedésű területek ritka lakosságáról és sűrűn lakott városrészek nagyobb néptömrőléséről. Ismert tény a városi üzemek kérdésével foglalkozó magyar és külföldi irodalomból, hogy a közüzemek és közintézmények fenntartása akkor a leg gazdaságosabb, ha olyan területen lehet ezek hálózatát elosztani, ahol a népsűrűség hektáronként a 200-at meghaladja, de nem múlja felül az 500-at. Budapest területének jelenleg csak 11.2%-a ilyen, ugyanekkor az összes városias berendezések a város területének 39%-át szolgálják ki. Látható már ebből a két számadatból, hogy a közműhálózat nagyrésze gazdaságtalan körülmények között kénytelen dogozni.

A lakóterületek kijelölésénél, a terv figyelemmel volt a létesítendő közműhálózat gazdaságosságára. Nagy-Budapest területe a terv szerint a teljes betelepülés után úgy alakul ki, hogy a népsűrűség értéke

973 hektár területen	600 lélek/hektár
1427 "	480 "
4142 "	275 "
11562 "	95 "
1625 "	38 "

További kijelölést nyer 426 hektár, mint különleges terület. Végeredményében Nagy-Budapest területének 40%-a épül be.

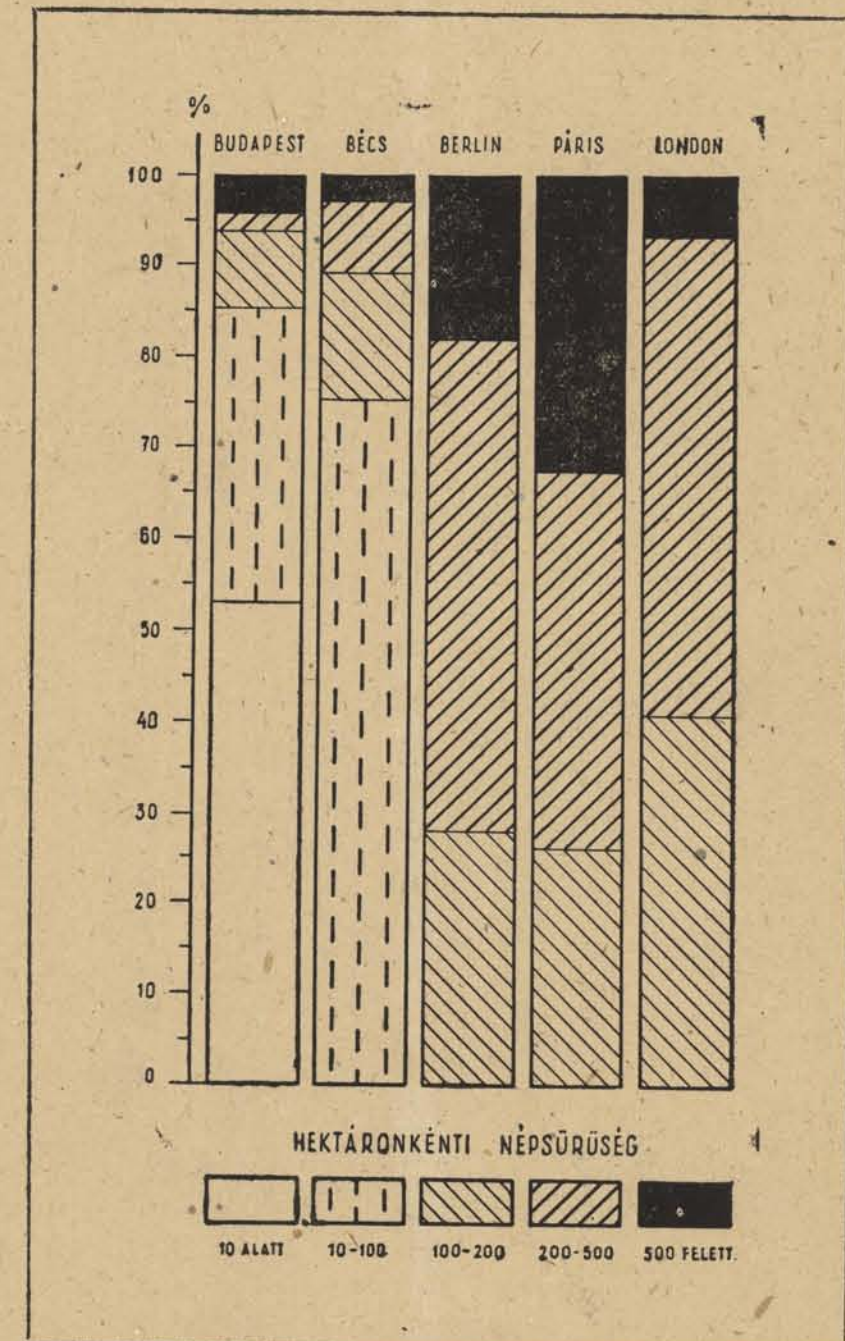
A tervszerű városépítés a jövőben a beépítésre kijelölt területekkel összhangban álló közüzemi hálózat fejlesztését írja elő. Akkor, amikor a terv gondoskodik arról, hogy az üzemi hálózat rentabilitását biztosító beépítettség a szükséges helyeken mindenhol kialakulhasson, 1625 hektár területen már eleve olyan beépítést ír elő, ahol üzemesítésre egyáltalán nincs szükség. E területen inkább mezőgazdasági jellegű településfoltok valósulhatnak meg, ahol 600 négy-szögöl telken 10%-os beépítési maximummal, a település városi jellege nem is fog kifejezésre jutni.

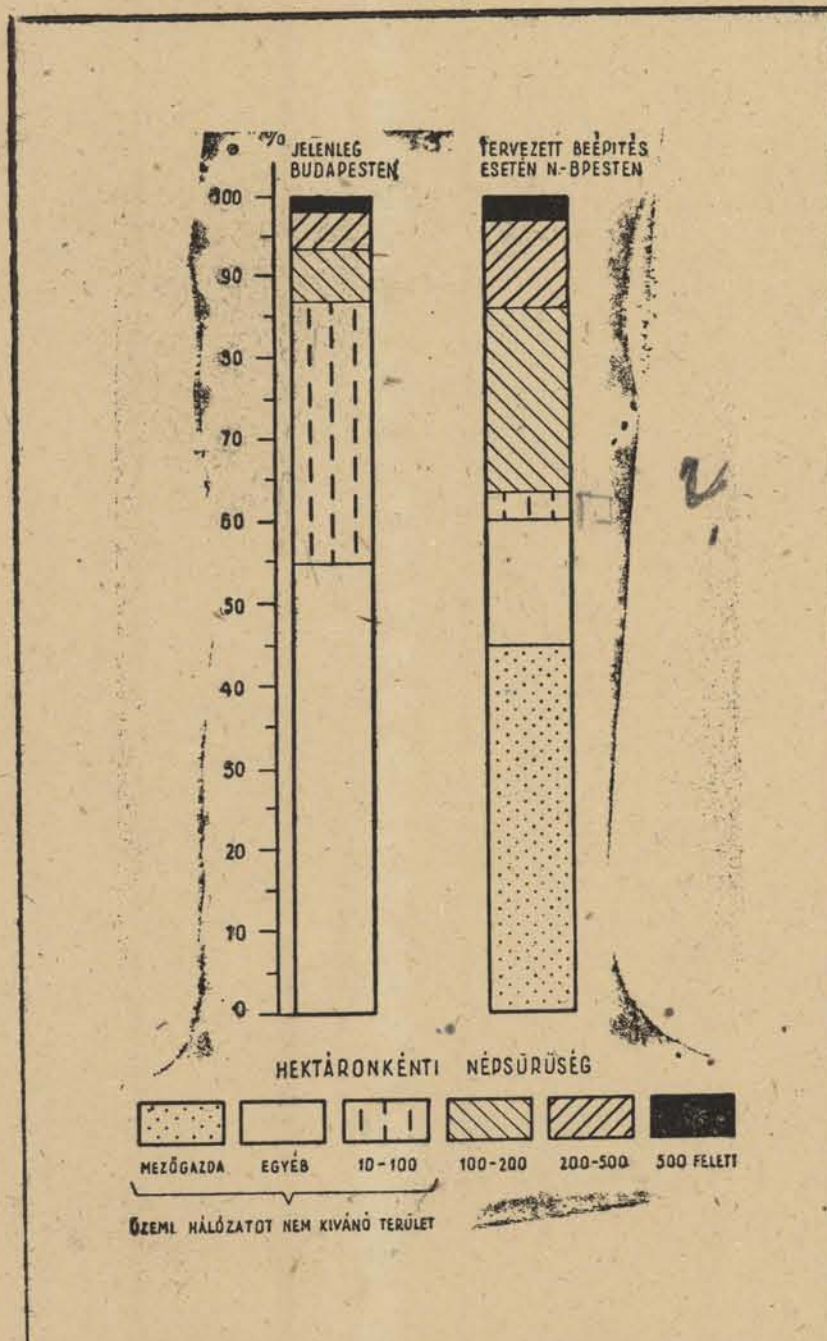
Amíg a mai Budapest területének 78.4%-a jelentene gazdaságtalan üzemhálózatot, addig a jövőben Nagy-Budapest területének 53.4%-a lesz csupán olyan terület, ahol közművesítést létesíteni nem fizetődik ki, de e területen közművekre szükség sincs. Mindezekon túlmenően a terv által lakóterületeként kijelölt városrészek sokkal összefüggőbb hálózat megvalósítását teszik lehetővé, organikus egységek keletkeznek, amelyek az üzemi hálózat és ezzel kapcsolatos költségek csökkentése mellett főként a közintézmény hálózat racionálisabb elhelyezését és kihasználását engedik megvalósítani.

Az üzemi hálózat kialakulása folytán az egyenetlenül betelepült városban gáz- és vízvezeték jutott olyan területekre is, ahol hektáronként 10-nél kevesebben laktak, ugyanakkor Nagy-Budapest lakásainak közművekkel való ellátottsága az alábbi táblázat szerint alatta maradt a kívánatosnak. A tervszerűtlen település azt eredményezte, hogy Budapesten kívül csak Újpesten és Kispesten volt gáz, a villanyvezeték nélküli lakások aránya Nagy-Budapesten 30%. Ennek az állapotnak tarthatatlanságát nem szükséges külön kihangsúlyozni.

NAGY-BUDAPEST LAKÓHAZAINAK KÖZMŰVEKKEL VALÓ ELLÁTOTSÁGA.

Megnevezés	Budapest	K ö r n y é k			Nagy-Budapest
		városok	községek	összesen	
		százalékban			
Küttal	7.7	39.6	68.9	53.4	40.8
Kút nélkül	7.1	29.2	19.1	24.4	19.6
Vízvezetékekkel	86.2	31.2	12.0	22.2	39.6
Gázvezetékekkel	49.9	2.2	0.0	1.2	14.6
Villanyvezetékekkel	82.9	68.3	50.4	58.4	65.2
Árnyékszékkel	99.5	95.3	98.7	97.0	97.6





Az általános városrendezési terv a lakótelepek kijelölése mellett megjelölte azokat a területeket, amelyeket közművesíteni kell. Elsősorban vízvezetékekkel és csatornával kell ezeket ellátni. A gázcsőhálózat és az elektromos energia szállítása tekintetében a terv nem tartalmaz konkrét területi kijelölést, miután ezek kiépítése nem befolyásolja lényegesen a városrendezési terv többi részét.

A terv a fentiek értelmében foglalkozik a kialakítandó város vízműhálózati és víztermelési problémáival, csatornahálózati kérdéseivel, elektromos energia termelési problémáival, a gáztermelés és gázcsőhálózat kérdéseivel, a kialakult város szemétyűjtési és feldolgozási kérdéseivel, a közlekedési hálózat problémáival.

A városrendezéssel kapcsolatos egyéb, nagyrészt ipari jellegű közműproblémák, mint pl. távfűtés, távbeszélőhálózat, stb. önálló részletes vizsgálatot igényelnek, amelyhez az alapokat az általános rendezési terv adja meg.

E vizsgálatoknál nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a tényt, hogy jelen terv az első, amely a közigazgatási határoktól független Nagy-Budapestet, mint egységes települési egészet fogja fel. Ez oknál fogva utat kell, hogy mutasson a különböző közületek kezében lévő üzemek tervszerű egybekapcsolására és munkájuk összhangba hozatalára. A városrendezés elengedhetetlen feltétele — az általános telepítési elvek maradéktalan érvényesítése mellett — az általános gazdaságpolitikai szempontok rögzítése is.

NAGY-BUDAPEST VÍZELLÁTÁSA

Nagy-Budapest általános rendezési tervében kijelöltük a lakótelepülésekre szánt területeket. Egyik irányadó szempont volt, hogy a túl lazán betelepített külső területek laksűrűségét felemelni, a túlsűrű belső területekét pedig csökkenteni kívántuk. A városrendezési terv által megkívánt Budapest környéki magasabbfokú beépítés és nagyobb laksűrűség következtében ezeknek a gyakran vízvezetékekkel még el nem látott településeknek a vízellátása nem csak gazdaságos lesz, hanem a kérdést azért is meg kell oldani, mert a sűrű település folytán a talajkutak vizének megfertőzése fokozódik.

Nagy-Budapestet jelenleg egyrészt a székesfővárosi vízművek, másrészt egyes városok önálló vízvezetékei látják el vízzel. A székesfőváros vízművén kívül, önálló vízművel rendelkeznek a következő pest-környéki városok és községek:

Albertfalva
Budafok
Csepel
Kispest
Mátyásföld
Pestszenterzsébet
Rákoshegy

Rákosliget

Újpest

Rákoscsaba

Rákoskeresztúr

Ezen kívül vannak még kisebb területre kiterjedő önálló vízvezetékek is pl. Pestszentlőrincen.

Ezeknek a pestkönyéki vízműveknek napi átlagos teljesítőképessége 29.000 m³, ami a fővárosi vízművek napi 360.000 m³-éhez képest elenyésző kis mennyiség.

Nagy-Budapest vízellátásának kérdése szükségessé teszi, hogy már most jelöljük ki hidrogeológiai ismereteink alapján a víztermelő helyeket.

Nagy-Budapest természetes víztermelő helye továbbra is a Dunapartók mellett lesz, azonban gazdaságossági okokból is szükséges, hogy a Budapest déli, nagylakosságú településcsoport vízellátását nem a Duna felső folyása mellett fekvő víztermelő helyekről, hanem a Duna déli folyása mellett a csepeli vízművek alatt kőpítendő kutakból lássuk el. Ezek a víztermelő helyek Nagy-Budapest területén kívül esnek, mezőgazdasági megművelés alatt álló területeken és a városrendezési tervben csupán annak a biztosítását tartjuk fontosnak kiemelni, hogy a déli területen tervezett vízművek, a déli területen tervezett ipárvídek szennyvizeitől ne fertőződjenek meg. Ez a víztermeléssel kapcsolatban megoldandó csatornázási probléma. A Duna melletti víztermelő helyeken kívül, a fővárosi vízművek Cinkotán az itt a Mátravidék felől húzódó régi folyammedrek mediterrán kavicsrétegeiből is kívánnak vizet termelni és a fűrészi munkák már a hároméves terv keretében meg is indultak. Az itt termelhető vízmennyiség becslés szerint 50.000 m³, azonban hosszabb ideig tartó megfigyelés lesz szükséges a termelhető vízmennyiség pontos megállapításához.

A cinkotai vízmű területe mezőgazdasági övezetben fekszik, ahol a további fejlesztésnek nincs akadálya.

A dunaparti víztermelő helyeknek egyrészt a Margit-szigeten, másrészt Pócsmezyeren és Szigetszentmiklóson történő további kifejlesztésével Nagy-Budapest víztermelése napi 600.000 m³-re fokozható, ehhez járulna még a cinkotai terepen kitermelhető vízmennyiség, melyet 50.000 m³-nek feltételezve a fenti víztermelő helyeknek összes napi teljesítménye 650.000 m³-re tehető.

Ez a vízmennyiség a városrendezési tervünk szerint Nagy-Budapestén elhelyezhető 3 millió lakos számára nem lesz elegendő, mert az átlaghoz képest 40%-os csúcsfogyasztással számolva, ez csak 155 liter napi átlagos fogyasztásnak felelne meg.

Nagy-Budapest vízellátására szükséges vízmennyiségnek kiszámításánál azonban nem csak a tervezett lakosság növekedéséből kell kiindulni, hanem a fejenkénti vízfogyasztás növekedésével is számolnunk kell, annál is inkább, mert az ezirányú statisztikák világosan mutatják, hogy a fejenkénti vízfogyasztásnak a növekedése a településformákkal és a lakóházak vízvezetéki berendezésével szorosan összefügg. A településformák a vízszükségletet annyiban befolyásolják, hogy a zöldterületek elsősorban nyáron, amikor a vízfogyasztás különben is magas, még újabb vízszükségletet jelentenek.

A budai kertes családiház-övezetekben a nyári vízfogyasztás a téli-
nek két-háromszorosa és sokkal kisebb laksűrűség mellett, azonos
terület vízfogyasztása meghaladja a belváros vízszükségletét.
Városrendezési tervünk, mely fokozott mértékben kíván zöldterülete-
ket létesíteni és a meglévő lakóterületeket is oly módon kívánja kiala-
kítani, hogy az épületek lehetőleg zöldterületekben elszórva szaba-
don helyezkedjenek el, szükség szerint, a vízfogyasztás nagymérvű
emelkedésével fog járni.

A népi demokráciának az a célkitűzése, hogy minden lakás fürdő-
szobával legyen ellátva, azt jelenti, hogy az állam által a 3 és 5 éves
tervben építendő lakások vízszükséglete sokkal nagyobb lesz az ed-
dig fürdőszoba nélkül épített munkáslakásoknál és a fogyasztás át-
lagos napi fejadagja különösen a kertes családi házakban a mainál
sokkal magasabb lesz.

A víztermelő helyek kiépítésén kívül szükséges a vízvezeték hálózat-
nak megfelelő kiépítése. Ez is nagy-budapesti feladat és pénzügyi-
leg is egységesen oldandó meg. Budapest környék vízcsőhálózatá-
nak kiépítésénél nem szabad kizárólag a gazdaságossági szem-
pontból kiindulni, mert azok a rétegek, akik ma, az elmúlt rendszer
munkásellenes politikája és a spekulációk érdekeihez igazodó tele-
pítéspolitikája folytán Budapest határain túl kényszerültek letele-
pedni, nem lehetnek anyagilag elég erősek a kérdés megoldására,
annyival is inkább, mert ezek a dolgozók termelő munkájukat főleg
a fővárosban folytatják és ezzel is a fővárost erősítik.
Természetes, hogy Budapest közigazgatási határa a vízcsőhálózat
tervezésénél sem játszhat elválasztó szerepet.

Nagy-Budapest vízcsőhálózatának és vízellátásának kiépítése nem
történhet egyszerre és a sorrend megállapításánál két szempontot
kell figyelembevenni. Az egyik, hogy azokat a területeket lássuk el
elsősorban jó ivóvízzel, amelyek ezt teljesen nélkülözik, a második,
hogy előbb a sűrűbben betelepült városrészeket kell ellátni és aztán
a ritkábban betelepült városrészeket.

A 3 éves terv keretében a székesfőváros vízművei el fogják látni Rá-
kospalota megyei várost, Pesthidegkút és Békásmegyer községeket
ivóvízzel, Pesthidegkút és Békásmegyer nem rendelkezik kifogás-
talan ivóvízzel, Rákospalota megyei városnak pedig laksűrűsége fel-
tétlenül indokolja, hogy elsősorban kapcsolódjon be a vízellátásba.
Véleményünk szerint sorrendben a legközelebb ellátandó pestkör-
nyéki helységek: Pestszentlőrinc, Rákosszentmihály és Sashalom.

NAGY-BUDAPEST CSATORNÁZÁSA.

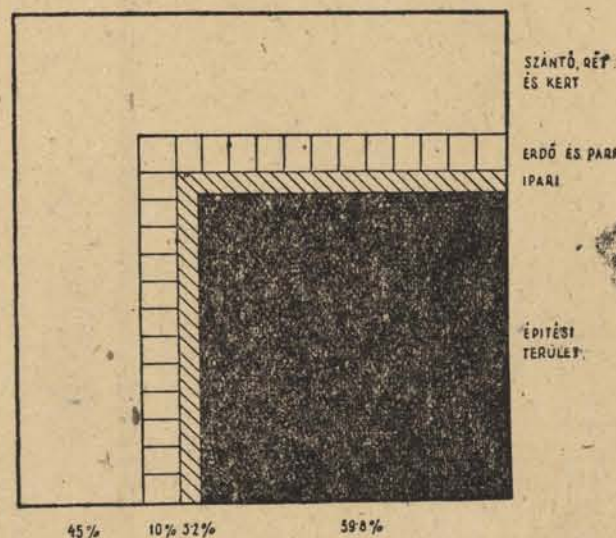
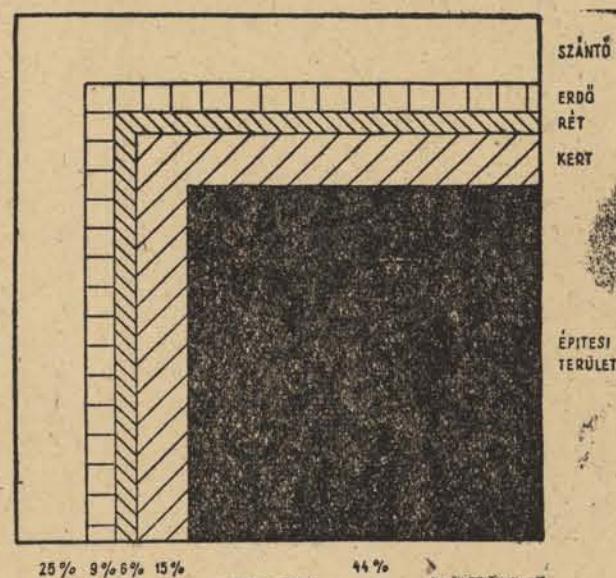
Nagy-Budapest városrendezési egysége az összes közművekkel való
egységes ellátást feltételezi, fokozottabban áll azonban ez a csa-
torházásra, mert a csatornázásnak alkalmazkodnia kell a topográfiai
viszonyokhoz. Nagy-Budapest ebből a szempontból is egységet ké-
pez, mert az egész területnek vízgyűjtője a Duna és a Dunába tor-
koló kisebb vízfolyások vízgyűjtő területei is kevés kivétellel Nagy-
Budapest belső részei felé gravitálnak.

A nagy-budapesti csatornahálózat általános tervét is ezek a vízgyű-
jtők szabják meg.

A közművek közül a csatornázás jelenti a legnagyobb problémát,
nemcsak pénzügyi szempontból, hanem a szennyvizek kellő elveze-
tése, illetve derítése szempontjából is.

Budapest beépített városrészei általában véve el vannak látva csa-
torházzal. A beépítetlen területek közül csak azokat soroltuk be a be-
építésre szánt területbe melyek csatornázása könnyen megoldható,
vagy ahol a ház helyosztások során egységes telepítésre van lehe-
tőség.

Nagy-Budapest területén a csatornázás kérdése azonban még leg-
nagyobb mértékben megoldatlan, a környező községek közül Újpestnek,



Kispestnek, Pestszenterzsébetnek és Budafoknak van csupán részle-
ges csatornázása.

Újpest csatornahálózata 1888. és 1912. év között épült úsztató rend-
szerrel. A váciúti főgyűjtő a székesfőváros területén a Meder-utca-
nál torkollik a Dunába. A csatornahálózat a mai követelményeknek
már nem felel meg, mert a főgyűjtője túlterhelt, a szennyvizek leg-
nagyobb része ipari szennyvíz. A csatornázás az angyalföldi szí-
vattyútelep építésével kapcsolatban oldandó meg.

Budafok területéből 46 hektár van csatornázva, a szenny- és csapa-
dékvizek közvetlen kitorkolással folynak a Dunába.

Kispest és Pestszenterzsébet csatornázása, Pestszentlőrinc, Pestszent-
imre és Soroksárral együttesen oldandó meg. A jelenlegi pestszent-
erzsébeti és kispesti csatornahálózatnak szennyvizei derítés nélkül
torkolnak a soroksári Dunaágba.

Nagy-Budapest beépítésére kijelölt területeit, kivéve a legalacso-
nyabb fokozatot, csatornázással kell ellátnunk, mert ezen a helyen
a tervezett beépítés szerint várható laksűrűség olyan magas lesz,
hogy csatornázás nélkül a talaj fertőzését vonja maga után és egész-
ségügyileg tarthatatlan állapot keletkeznék.

Nagy-Budapest egész területének csatornázása a domborzati viszo-
nyok szerint, a budapesti csatornázással kapcsolatban oldandó meg,
így az északi városok és községek szennyvizeinek elvezetését a rá-
kospataki főgyűjtőbe való csatlakozással, illetőleg kis részben a Szi-
las-patak felhasználásával kell megoldani. A Szilas-patak és Rákos-
völgy gyűjtőrendszerébe tartoznak Újpest, Rákospalota, Pestújhely,
Rákosszentmihály, Mátyásföld, Sashalom és a Rákosok.

A Budapest déli községek csatornázása együttesen oldandó meg.

A szennyvizeknek a jelenlegi rendszer szerint derítetlenül a soroksári
Dunába való bevezetése meg nem engedhető és ennek a problémá-
nak megoldása Nagy-Budapest csatornázásának legnehezebb pro-
blémája.

Itt a szennyvizeknek a recipiensbe való bevezetésére a következő le-
hetőségek vannak:

a) A szennyvizeknek a soroksári Dunaágon, Csepel községen ke-
resztül az állami vízművek alá való levezetése és kb. a Hárassziget-
tel szemben való kitorkoltatása.

b) Ugyanez, de kitorkoltatás Csepel község szennyvizeivel együtt a
vízművek fölött.

c) A Soroksári-úton építendő főgyűjtővel a budapesti szennyvíz szí-
vattyútelepre való becsatlakozás.

d) A szennyvizeknek mechanikai és biológiai tisztítása után a sorok-
sári Dunaágba való bevezetése.

A helyes megoldás kiválasztása a részletes tervezés feladata.

A budai oldal csatornázása a budapesti részen sincs tökéletesen
megoldva, mert az egyes völgyekből a szennyvizek tisztítás nélkül
jutnak a Dunába, itt a budai Dunaparton végigmenő főgyűjtő meg-
építése lenne szükséges, amely a budafokiúti főgyűjtőn keresztül a
szennyvizeket a kelenföldi szivattyútelepre vezetné. A Duna jobb-
parti községei közül: Békásmegyer a fővárosi csatornahálózatba
csatlakoznék, míg Albertfalva, Budafok, Budatétény és Nagytétény
csatornázása önállóan oldandó meg.

Pesthidegkút csatornázását részben az Ördögárok, részben az
aranyhegyi árokba való bevezetéssel lehet megoldani.

Nagy-Budapesten nemcsak a csatornahálózat kiépítés, hanem a
szennyvizek tisztítása is nagy problémát jelent. Ezidőszent a buda-
pesti szennyvizek legnagyobb részét derítés nélkül csak egyszerű
mechanikus tisztítás után folynak az egyedüli recipiensbe, a Dunába.
Bár a hígítás Nagy-Budapest legnagyobb szennyvízátelő telepe-
nél, a központi csatorna szivattyútelepénél a megkívánt ötszázszoros
értéket mindig eléri, mert az ideérkező szennyvíz átlag mennyisége
2 m³/másodperc, míg a Duna vízhozama középvízállásnál 2.000 m³/
másodperc és kis vize is eléri az 1000 m³/másodpercet, mégis a Du-
nának a vize itt már szennyezett, az Újpestről a Duna jobbparti csa-
tornákból érkező, szintén derítetlen szennyvizekkel.



Amennyiben a déli településcsoport szennyvizeit is derítetlenül vezetnék a Dunába a II. számú megoldás szerint, akkor a Csepel-szigeten kifejlesztendő vízművek már nagymértékű szennyezésnek lennének kitéve.

Északon építés alatt lévő, angyalföldi szivattyútelep, amely a rákos-völgyi főgyűjtőnek és Újpest városnak szennyvizeit fogja a Dunába átmenetni, a szennyvizet mechanikai tisztítás után még ülepítő medencékben fogja tisztítani.

Ugyancsak szükséges lenne a Duna jobbparti szabad kiömlések megszüntetése, a budai szennyvízfőcsatorna megépítésével.

A csatornaépítés sorrendjének megállapítása igen nehéz feladat, mert hatalmas költségekről van szó.

Budapest székesfőváros a hároméves terv keretében megépíti, illetőleg meghosszabbítja a Rákosvölgy főgyűjtőjét és az angyalföldi szivattyútelepet, amellyel az északi városok csatornázása megoldható lesz. Egyébként a csatornahálózat kiépítésének sorrendjére a települések laksűrűsége a mértékadó.

Ugyancsak sürgős feladat a déli településcsoport tisztítatlan szennyvizeinek, a soroksári Dunaágba való bevezetésének megszüntetése is. Elsősorban szükségesnek tartjuk a már erősen betelepült budapestkörnyéki városoknak a csatornázását, tehát Csepel, Rákospalota, Pestszentlőrinc csatornahálózatának kiépítését, Újpest csatornahálózatának bővítését és korszerűsítését, Kispest, Pestszenterzsébet, Budafok csatornahálózatának kibővítését. Csepel csatornahálózata a hároméves terv keretében kiépül. Rákospalota csatornahálózata tervezés alatt van.

NAGY-BUDAPEST ENERGIAELLÁTÁSA

Nagy-Budapestnek jelenleg valamennyi városa és községe el van látva villamosárammal és valamennyi újabb település is a villanyhálózatba könnyen bekapcsolható.

A városrendezés szempontjából, tekintettel arra, hogy az országos energiagazdálkodási szempontból Nagy-Budapestben újabb erőmű-

veket nem kívánnak létesíteni, csakis a távvezetékek helyére kell figyelemmel lenni.

A budapestkörnyéki helységekből, bár az államosításig több vállalat szolgáltatta az áramot, csak egy nagyobb áramfejlesztő telep volt, Újpesten a Phöbusz villamosművéké. Ennek teljesítőképessége azonban a székesfőváros áramszükségletének csak tíz százaléka. Nagy-Budapest területén a villamos áram ellátás egységesítése műszakilag megoldható feladat és a villamosvállalatok államosításával a jogi nehézségek megszűntek.

Nagy-Budapest a székesfőváros területén kívül csak Újpesten és Kispesten van gázszolgáltatás. Sűrű településekben a gázszolgáltatást kiépítendőnek tartjuk elsősorban azokon a területeken, ahol az az ipari fogyasztók részére is szükséges, tehát Pestszenterzsébeten és Csepelen. Újabb gázgyárak létesítését csak az ipari célra kijelölt területeken tartjuk megokoltnak.

NAGY-BUDAPEST KÖZTISZTASÁGI KÉRDÉSEI

Az a rendszer, melyet a lakóegységek és közigazgatási kerületi rendszerére nézve, a tervben előzőleg ismertettünk, alkalmazandó a köz-tisztasági körzetekre való beosztásnál is.

Felvetődik ezzel kapcsolatban egy rendkívül súlyos kérdés. Ki kell jelölni Nagy-Budapest területén azokat a területeket, ahol a személtalrakás a jövőben történhetik, vagy biztosítani kell az ilyen területek hiányában, de más szempontok által vezéreltetve is, a személtalrakás megszervezését és a személtalrakó-telepek helyét.

Az elszállított házi személtalrakás mennyisége Budapesten, normális gazdasági viszonyok között egy lakosra számítva évenként 0.43 m³ volt. A csaknem 3 millió lélekszámra tervezett nagyváros évi személtalrakása megközelítőleg 1 1/2 millió m³-t jelent, melynek elhelyezésére évenként hozzávetőlegesen 7—8 ha. területre volna szükség.

A személtalrakáshoz a meglévő személtalrakótelep megfelelően nem bővíthető, nagyobb személtalrakásra alkalmas terület csak Nagy-Buda-

pest határán kívül található, itt azonban a szállítási költségek növekednek. Ez a körülmény kényszerítően követeli a személtalrakótelep megszervezését és technikai megvalósítását. Ennek érdekében az erősen zavaró ipari jellegű területeken helyezendő el egy vagy több személtalrakótelep és égető telep, melynek pontos helymegjelölése a részletes rendezési terv feladata.

KÖZÉLELMEZÉS—KÖZELLÁTÁS

A kialakítandó városterületeken az egyes különálló közigazgatási egységeknek rendszerint külön közbizottságjuk van. Minden települési egységben a helyi szükségletek kielégítésére alkalmas élelmiszer-piac alakult és a nyílt élelmiszerárúszító üzletek száma is elegendő. A vizsgált terület élelmiszer-ellátása jórészt Budapest központi magjában történik, hiszen a rendelkezésre álló adatok szerint, Rákospalota, Pestújhely, Kispest, Pestszenterzsébet hús-fogyasztását 90%-ig, Rákosszentmihály és Sashalom 60%-ig, Mátyásföld, Pestszentlőrinc és Albertfalva 40%-ig, Újpest, Csepel és Budafok 30%-ig a budapesti hús-vásáron fedezi. Egyéb élelmiszer cikkekből is a fogyasztott mennyiségek nagyrésze az élelmiszer nagyvásártelepen kerül forgalomba, és a központi főpiac elve Nagy-Budapestben mindenkor érvényesül. Amíg a ferencvárosi élelmiszer nagyvásártelep a déli városrészek élelmiszer elosztását tökéletesen végzi és mintegy 800.000 lakos részére kielégítő módon működik, addig az északi városrészek számára egy különálló élelmiszer vásártelep kell létesíteni. Ennek helye a kialakítandó Árpád-híd pesti hídfője táján lehetne, ahol erre a célra megfelelő területek rendelkezésre állnak.

Amint az élelmiszer nagyvásártelep megosztása kívánatos és helyes, addig a hús-vágások központosítása a Gubacs-városegységben volna megvalósítandó olyképen, hogy a külső területek jelenleg különálló közigazgatási egységeinek feleslegessé váló vágóhídjai folyamatosan megszűnének.

TARTALOMJEGYZÉK

Bevezetés:	1
Nagy-Budapest gazdaságföldrajzi helyzete és kialakulása:	2
Területfelhasználási terv:	
lakóterületek	3
zöldterületek	4
ipari területek	5
különleges rendeltetésű területek	6
lakóegységek és városrészek	7
A közlekedési hálózat terve:	
vasúti hálózat	8
közúti hálózat	9
kikötők és repülőterek	10
Közműfejlesztési terv:	
vízműhálózat	11
csatornahálózat	12
energiahálózat	13
közlekedési kérdések	14
közellátási kérdések	15