

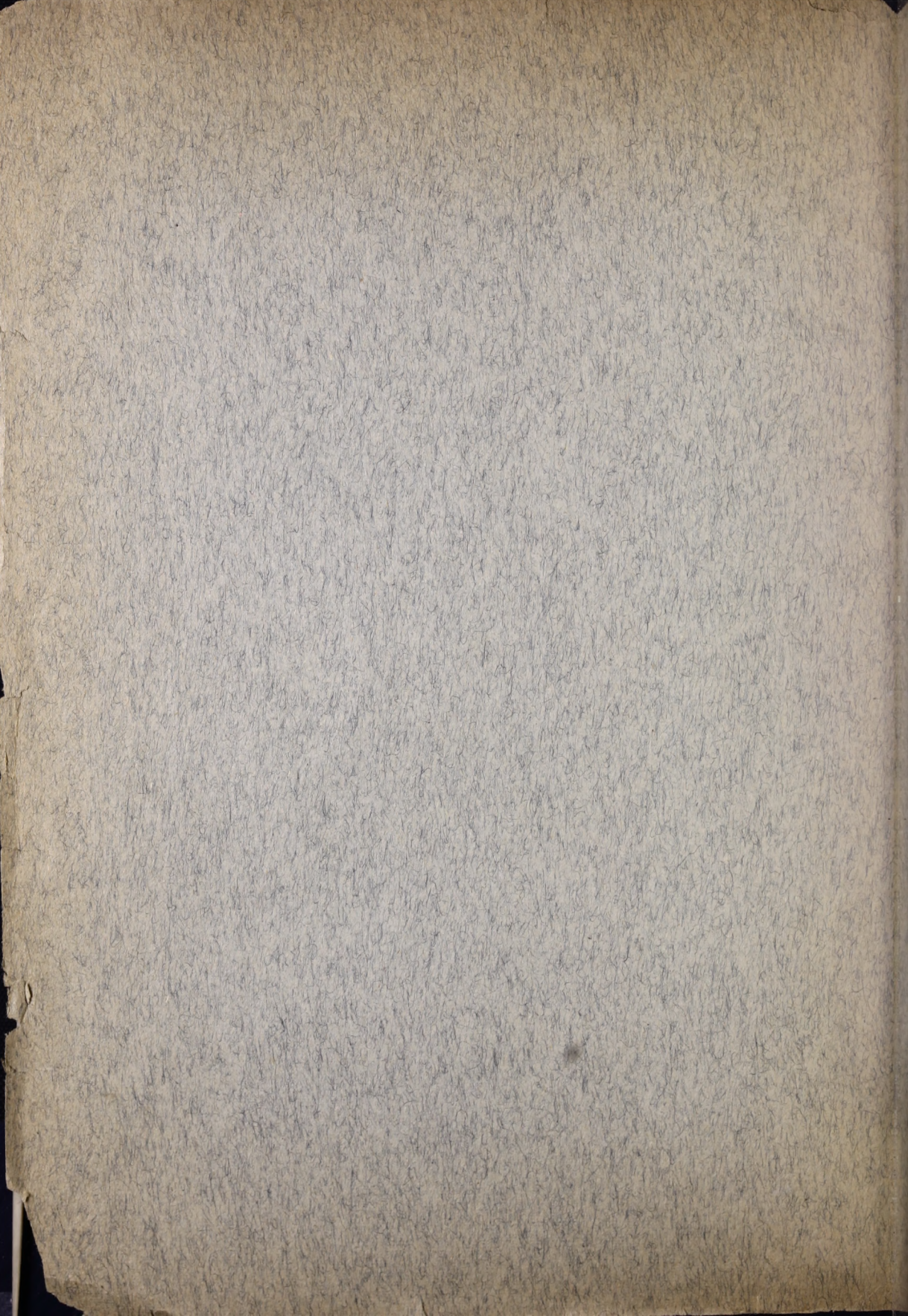
B 352/52 K  
9648 1963 2012  
1963  
1970

# J E L E N T É S

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSA  
1939—40. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL  
ÉS  
1940—41. ÉVI MUNKATERVÉRŐL

BUDAPEST, 1940

KIRÁLYI MAGYAR EGYETEMI NYOMDA



# J E L E N T É S

A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSA  
1939—40. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL  
ÉS  
1940—41. ÉVI MUNKATERVÉRŐL

B U D A P E S T, 1 9 4 0

---

K I R Á L Y I M A G Y A R E G Y E T E M I N Y O M D A

*Közmunkatanács aj.*

B 352/52 \*

B/561



AZ ELNÖKSÉG JELENTÉSE  
A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSÁNAK  
1939/40. ÉVI MŰKÖDÉSÉRŐL  
ÉS 1940/41. ÉVI MUNKATERVÉRŐL.

ELŐTERJESZTETETT  
A FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSÁNAK  
1940. ÉVI SZEPTEMBER HÓ 24.-ÉN TARTOTT ÜLÉSÉN.

Van szerencsém rövid visszapillantást vetve beszámolót adni az elmúlt munkaév fontosabb eseményeiről, egyben pedig ezzel kapcsolatban előterjeszteni a jövő munkaév programját.

Következő munkaévünk — miként az előző — részben tényleges építkezéseket, részben fontosabb rendezési tervek elkészítését, részben pedig olyan jogi alkotásokat ölel fel, melyek a városrendezés végrehajtását elősegítik és biztosítják.

## I. ÉPÍTÉSI MUNKÁLATOK.

Tényleges építkezési munkálataink a következők voltak:

1. Az Árpád-híd feljárói;
2. A Madách Imre-út megnyitása;
3. A MÁV. ceglédi vonalának felemelése;
4. A dunai rakpartok rendezése és az északi kikötő.

Az Árpád-híd  
feljárói.

ad 1. A tényleges építési feladatok között egyik legfontosabb helyet az óbudai Árpád-híd építésével kapcsolatos tervezési munkálatok foglalják el. A Tanács feladata ugyanis úgy a pesti, mint a budai oldalon a hídfeljárók megépítése, továbbá a szentmargitszigeti lejáró megoldása.

A pesti, valamint az óbudai hídfeljárók területének megszerzésére már az 1938. évben 2 és fél millió pengőt irányoztunk elő.

A múlt év folyamán a pesti oldalon 7450.9 □-öl területet vásároltunk meg 586.833.— P-ért. A pesti hídfő céljára már 1912-ben megszerzett a Tanács egy 2772 □-öl nagyságú ingatlant, úgyhogy ezen az oldalon több, mint 10.000 □-öl kiterjedésű terület áll rendelkezésre. A már megszerzett területeken kívül még a Községi Takarékpénztár egy nagyobb kiterjedésű és a MÁV. két kisebb ingatlanának megszerzése szükséges. Reményünk van rá, hogy ezeknek az ingatlanoknak szabályozásából eredő kártalanításokat cseretekkel fogjuk kiegyenlíthetni. A rendelkezésünkre álló területen a feltöltést fuvarral odahordott törmelék-anyaggal már megkezdtük, s eddig mintegy 50.000 m<sup>3</sup> feltöltési anyag került a mélyenfekvő területekre.

A budai oldalon ezideig 18, összesen 4107.1 □-öl nagyságú ingatlant sajátítottunk ki, 1,291.000.— P költséggel, mely összegben a mintegy 90.000.— P-t kitevő üzletkártalanítás költsége is bennfoglaltatik. A budai oldalon még négy ingatlan kisajátítása van hátra, mintegy 200.000.— P becslési értékkel. Ez ingatlanok megszerzése iránt folyamatba tett tárgyalásaink nem vezettek eredményre, s ezért ezeknek bírói kisajátítása válik szüksé-

gessé. Megszerzendő, illetve kártalanítandó ezeken kívül még az óbudai izraelita hitközség telkének ama része is, mely a szabályozásból eredő köteles részen kívül esik.

Az óbudai oldalon megszerzett ingatlanok közül hatot a hídfők építkezése céljára már átengedtünk.

Megemlítjük e helyen, hogy a m. kir. Postavezérigazgatóság az óbudai hídfő környékén posta- és távbeszélő-központot szándékozik építeni; az építkezéshez szükséges terület nagyrészt már kisajátított ingatlanokon fekszik, szükségessé vált azonban még egy 303.6 □-öl nagyságú ingatlan megszerzése is, melyet a m. kir. Posta költségére sajátítottunk ki.

A hídfeljárók közül elsősorban az óbudai hídfő részletes tervét fogjuk a legközelebbi jövőben elkészíteni, s ezt követően a pesti hídfő terveinek elkészítésére kerül a sor.

Az óbudai Árpád-híd építésével kapcsolatban időszerűvé válik a szentmargitszigeti lejáró kérdésének végleges megoldása is. Mindenekelőtt dönteni kell afelől, hogy az épülő Árpád-hídről a szigetre vezető gyaloglejárókon kívül szükséges és célszerű-e kocsilejárót is létesíteni, s ha igen, a kocsilejáró megépítése a hídepítéssel egyidejűleg hajttassék-e végre, vagy megépítése későbbi időre halasztassék-e. Ez utóbbi esetben természetesen a későbbi megépítés lehetőségét biztosítani kell s ezért a terveket már előre meg kell állapítani. A meglehetősen szűkméretű területen a megoldásnak egészen különleges igényeket kell kielégítenie. A kocsibehajtásra szolgáló hídlejáró megoldásánál ugyanis nemcsak arra kell törekedni, hogy az forgalmi szempontból legtökéletesebb legyen, hanem olyannak kell lennie, hogy úgy a folyam felől, valamint a sziget felől esztétikailag is kifogástalan megoldást nyújtson és figyelemmel kell lenni arra is, hogy a sziget felső részén levő előkelő szálloda-csoport nyugalma ne zavarja, továbbá, hogy a lejáró a sziget parkjellegebe beilleszkedjék. Minthogy a forgalmi igények kielégítése mellett magas művészi szempontokat is érvényesíteni kell, legcélszerűbbnek azt vélnők, ha e cél elérése végett a Tanács széleskörű tervpályázatot írna ki.

ad 2. A Madách Imre-út megnyitását már eredetileg is szakaszokra osztva vettük tervbe. Az első szakaszt a Károly király-út és Rumbach Sebestyén-utca közötti rész alkotta, ahol nemcsak sikerült az összes területi kérdéseket megoldani, hanem a torkolatot képező tér összes telkei már be is épültek. Az utolsó üres telken épülő házat a Tanács építteti. Ez az épület még ez év őszén befejezést fog nyerni s így a tér kialakítása teljessé válik.

**A Madách Imre-út megnyitása.**

A Madách Imre-út folytatólagosan megnyitandó szakasza a Csányi-utcaig terjed. E szakasz megnyitásának érdekében a már korábban megvett 5 ingatlanon kívül további 8, összesen tehát 13 ingatlant sajátítottunk ki. A 13 kisajátított ingatlan összes területe 3123.84 négyszögöl, a kisajátítás költsége pedig 2,731.364.— P-t tett ki.

A MAV ceglédi  
vonalának  
felemelése.

ad 3. Közel félszázados jogos panasz orvoslásának munkálatai indultak meg a múlt év nyarán, az ú. n. ceglédi vonal megépítésével, amelynek 8.3 millióban előirányzott költségeihez a Tanács a 3%-os útdából 6 millió pengővel járul hozzá.

A munkálatok végrehajtása érdekében a Francia-út egyik szakaszának áthelyezéséhez szükséges területet közel 5000 □-öl terjedelemben a múlt év folyamán 210.506.— P értékben kisajátítottuk, a rajta volt épületeket lebontottuk, illetve a megmaradókat átalakítottuk.

A ceglédi vonal felemelési munkálatai a kőbányai szakaszon indultak meg, ahol a teherpályaudvar vágányhálózata átalakított, az új forgalmi épület felépült, a Kőbányai-úti áthidalás ellenfalai is készen állanak. A munkálatok e részen annyira haladtak, hogy az aluljáró még ez év folyamán át lesz adható a forgalomnak.

Az 1940/41-es munkévben fog megépülni a Kőbánya-alsópályaudvari új felvételi épület.

A ceglédi vonal átalakítási munkálatai természetesen egyéb szakaszon is folyamatba tétettek. Elkészült a Kerepesi- és Mogyoródi-út között a Francia-útnak makadám burkolata, elkészült továbbá a „Rákosváros“ nevű, ideiglenes megálló, s a Kolozsvári-utcánál egy gyalogos felüljáró. Megkezdődött a Tábornok-utcai gyalogos aluljáró építése, a Mogyoródi-út áthidalás ellenfalainak elkészítése, s ezen a szakaszon is megindult a töltésépítés.

A budapesti  
északi kikötő.

ad 4. A dunai rakpartoknak városrendezési és forgalmi szempontból kijelölt új rendeltetése időszerűvé tette a város szabályozási terveinkben a pesti Dunapart északi részén régi idő óta szereplő kikötőnek megvalósítását, mely a székesfőváros polgármesterének kezdeményezésére állóvízi versenyevezőspálya létesítésével lett kapcsolatos. Az erre vonatkozó tervezetünket úgy az illetékes szakminisztériumokkal, mint a székesfővárossal letárgyaltuk, a tervezett kikötőről modellt készítettünk, s a vízáramlások megállapítása végett felkérésünkre a Műegyetem kísérleteket végzett, amelyek eredménye az volt, hogy a kikötő a számításba jövő érdekek szempontjából a kikötő alsó végén elhelyezendő egy bejárattal építendő meg.

A kikötőbejárat egy részének kotrási munkálata a múlt év folyamán végre is hajtatott. Az óbudai Árpád-híd építésével kapcsolatosan ugyanis szükségessé vált a Szent Margitsziget felső csúcsának meghosszabbítása, s az ehhez szükséges földanyag egy része, mintegy 40.000 m<sup>3</sup>, a sziget csúcsával szembenlevő új kikötő bejáratának kikotrásából került ki.

A kikötő-medence kezdőszakaszának kikotrása és a kikötőbejárat kialakítása céljából tárgyalásokat folytattunk a Nagybatony-Újlaki Egyesült Iparművek R.-t.-gal, mely vállalat az óbudai híd építése folytán a jövő évben kénytelen elhagyni jelenlegi telepét, s az új kikötő mellett szándékozik új telepét felépíteni. A vállalat törekvése egybeesik az új kikötő rendeltetésével, mely elsősorban víziúton szállított építőipari anyagoknak kirakodására szolgál.

A közös értekezleteken kialakult irányelveknek megfelelően készült legújabb terv szerint a kikötő-medence kotrásából kikerülő földanyaggal fel lehetne tölteni a kikötőt környező egész területet, s ez a jelenleg teljesen használhatatlan terület ily módon értékesíthetővé válnék. Számításaink szerint a nyelendő terület értékesítése fedezi a kikötő-medence kotrásának költségeit. A kikötő megépítését szakaszokra osztva terveztük, olyképp, hogy az első szakasz a kikötő déli végződésénél kezdődik, s folytatólagosan haladna északi irányban. Ennek előnye, hogy a már elkészült szakasz önállóan használható s a feltöltött terület azonnal értékesíthető. Az új kikötőnek az újpesti kikötővel való összekötése a tervezetnek befejező részét képezi, s eddig az időpontig mindkét kikötő egymástól teljesen függetlenül s zavartalanul használható.

## II. RENDEZÉSI TERVEK.

Tanácsunknak legfontosabb ügyköre az általános és részletes rendezési tervek megállapítása. A következő táblázatokban összegyűjtöttük azokat a fontosabb rendezési terveket, amelyeket a Tanács az elmúlt 1939/40. munkaév folyamán megállapított.

### A) *Budapesten:*

- Szent Imre herceg-útja, Tas vezér-útja, Diószegi-út és Vincellér-utca által határolt terület (7127/1939);  
San Marco-, Selmeci-, Zápor- és Szomolnoki-utcák által határolt terület (7366/1939);  
Róna-utca, Thököly-út, Ujvidék- és Bácska-utca által határolt terület (7128/1939);  
Üllői-út, Szvetenay-utca, Tüzoltó- és Thaly Kálmán-utca által határolt terület (7129/1939);  
Kavics-utca, Szeréna-út, Mecenzéf-, Kilátás-, Lelkész-, Ürömi- és Zsigmond-utcák által határolt terület (7449/1939);  
Örmvölgy-utca, Kőrös-utca, Orczy-út és Sárkány-utca által határolt terület (6935/1939);  
Erzsébet királyné-útjának beépítési módja (7831/1939);  
Kinizsi-, Ráday- és Köztelek-utca által határolt terület (7798/1939);  
Nagyatádi Szabó-utca, Wesselényi-utca, Akácfa-utca és Dob-utca által határolt terület (8437/1939);  
Barackos-, Beregszász-, Háromszék- és Nagyszeben-utca által határolt terület (9184/1939);  
Babér-, Jász- és Béke-utca által határolt terület (5655/1939);  
József-körút, Baross-utca, Kistemplom-utca, Nap-utca, Nagytemplom-utca, Üllői-út által határolt terület (9832/1939);  
Galamb-utca, Piarista-utca, Váci-utca, Régiposta-utca által határolt terület (519/1940);  
Nádasdy-, Tóth Kálmán-, Mester-, Vágóhid-utcák által határolt terület (820/1940);  
Hamzsabégi-út, MÁV délivasúti vonala által határolt terület (2787/1940);  
Telepes-, Fűrész-, Jávorka Adám-, Lócsei-utcák által határolt terület (2572/1940);  
Szent István-körút, Tátra-, Wahrmann-, Kárpát-, Dráva- és Csáky-utcák által határolt terület (3129/1940);  
Csanády-utca kiszélesítése (4111/1940);

Régi lóversenyter egy részének rendezése (3130/1940);  
 Arpád fejedelem-útja, Sajka-, Lukács-, Lajos-utcák által határolt terület  
 (3971/1940);  
 Nagyszabeni-út és Előpatak-utca környéke (4727/1940);  
 Margit-körút, Zárda-utca, Buday László-utca és Mechwart-liget által határolt  
 terület (4875/1940);  
 Lehel-utca, Dévai-utca, Szabolcs-utca és Bulcsu-utca által határolt terület  
 (4874/1940);  
 Szinyey Merse-utca, Lövölde-tér, Felsőerdősor- és Rottenbiller-utca mentén  
 tervezett útvonal (5925/1940);  
 Kerékgyártó-utca, Nagy Lajos király-útja, Ilosvai- és Lócsei-utcák által hatá-  
 rolt terület (5250/1940);  
 Brassay Sámuel-, Menkina János-, Gömbös Gyula-utak által határolt terület  
 (4834/1940);  
 Pomázi-út és Aranyhegyi-út szabályozásmódosítása (5742/1940);  
 Thököly-út, Francia-út, Kerepesi-út és Stefánia-út által határolt terület  
 (5015/1940);  
 Csömöri-út, Nagy Lajos király-útja, Bosnyák-utca és Rákospatak-utca által  
 határolt terület (5905/1940).

#### B) Budapest környékén:

Üllői-út folytatólagos szakasza Kispesten, Pestszentlőrincen, Vecsésen  
 (31.594/1939);  
 Andrássy-út folytatása Rákospalotán (31.593/1939);  
 Pestszenterzsébet: Desseffy-, Knézich- és Pöltenberg-utcák (31.265/1939);  
 Rákoshegy: Baross-utca (30.999/1939);  
 Szentendrei kivezető főútvonal (32.137/1939);  
 Rákosligetén és Rákoskeresztúron átvezető főútvonal (31.697/1939);  
 Kispesti Szent Imre herceg-útja s ennek folytatása (31.827/1939);  
 Rákospalota: Széchenyi-tér és környéke (30.046/1939);  
 Városias kialakításra és beépítésre szánt terület kijelölése (31.977/1939,  
 30.758/1940);  
 Kerepesi-út folytatása Sashalmon, Mátyásföldön és Cinkotán (30.978/1939);  
 Újpesten és Rákospalotán átvezető országos főútvonal;  
 Ferihegyi repülőtérhez vezető főútvonal (32.140/1939);  
 Újpesten Váci-út folytatása;  
 Pestszenterzsébet: Kőszénbánya és Téglagyár R.-T. (Drasche) telektömb ren-  
 dezési terve (31.204/1939);  
 Dobogókő beépítésre szánt területének kijelölése;  
 Dobogókő általános és részletes rendezési terve;  
 Soroksári Erzsébet-utca és folytatása (30.123/1940);  
 A Duna mentén a déli budai szakaszon tervezett főútvonal (30.124/1940);  
 Békásmegyér: Mátyás király-út (31.567/1940);  
 Thököly-út folytatásában tervezett környéki főútvonal (30.377/1940);  
 Rákoskeresztúr: Akadémiai parcellázás (31.092/1940);  
 Albertfalva: Dunamenti főútvonal (30.143/1940);  
 Albertfalva: Kondorosi-út és MÁV délvasúti vonal közötti terület rendezése  
 (30.369/1940);  
 Csepel: Nagynyírfaerdő melletti dűlő (30.340/1940);  
 Pestszentimre: Községközpont (30.051/1940);

Pesthidegkút: Széchenyi-, Klebelsberg Kunó- és Máriaremetei-út által határolt terület (30.697/1940);

Cinkota egy részének rendezési terve (31.490/1940);

Nagykőrösi-út (31.141/1940);

Újpesti Rózsa-utca és rákospalotai Zápolya János-utca.

E kimutatások képet nyújtanak arról, hogy a rendezési tervek elkészítése és megállapítása terén a Tanács eddig is mily beható és nagykiterjedésű munkát végzett. Azonban úgy a fővárosban, valamint a környék területén még számos nagyfontosságú feladat vár mielőbbi megoldásra, melyek közül a leg-sürgősebbeket a következőkben van szerencsénk felsorolni:

#### **Tabán.**

1. Egyik nagyjelentőségű feladat a Tabán rendezési terveinek végleges megállapítása. A Tabán területének rendeltetése ugyan már eldöntött kérdés annyiban, hogy az egész terület jóformán kizárólag gyógy- és üdülőtelep céljára használandó fel; kialakítása mégis számos igen nehéz problémát vet fel. Több nagyjelentőségű főútvonal keresztezi egymást e területen s az úthálózat megoldásánál a forgalmi szempontok mellett is döntő súllyal lépnek fel a kialakuló látkép művészi szempontjai, s ezeken kívül még mint gyógy- és üdülőhelynek nyugalmat és bizonyos elszigeteltséget igénylő külön szempontjai is. A Tanács számos ülésen tárgyalta már úgy a forgalmi kérdéseket, valamint a tervezett szállodánál érvényesítendő városképi elveket, végleges döntés azonban e kérdésben még nincs. A Tabán szabályozásával kapcsolatos a királyi palota alatt elterülő ingatlanok beépítési módjának megállapítása is, s már ezek miatt is a Tabán szabályozását állandóan napirenden kell tartanunk.

#### **Svábhegy.**

2. Nagyjelentőségű a Svábhegy szabályozása is. Az újabb időkben e területen több kisebb-nagyobb üdülőszálloda épült és még számos ilyen szálloda építése van tervbe véve a Svábhegy és környékének különböző helyein. Ez az egyébként örvendetes jelenség azonban szükségessé teszi, hogy a Svábhegy és környékének szabályozását és rendezési tervét ebből a szempontból felülvizsgálat tárgyává tegyük.

#### **Hajógyári sziget.**

3. Az óbudai hajógyári sziget fekvésénél fogva rendkívül alkalmas különböző sportágak letelepítésére, valamint hétfégi üdülőtelepek létesítésére. Ebben a rendeltetésében szinte kiegészítő része a Szent Margitszigetnek, amelynek elsősorban előkelő üdülőhelyi jellege nem teszi kívánatossá, hogy a szigeten sportcélokat szolgáló újabb épületek létesüljenek. Az óbudai sziget fent vázolt rendeltetésének megfelelően tervet készítettünk, hogy ennek végleges megállapítása is mielőbb lehetővé váljék.

4. Hasonlóképpen megoldáshoz kell juttatni a Nemzeti Stadion ügyét is. E célra felajánlottuk a m. kir. Kormánynak a Lágymányosi-vízterület feltöltése által nyert és nyerendő területünket, mely a szomszédos székesfővárosi területtel együtt elegendő nagynak mutatkozik a Stadion elhelyezésére. Tudomásunk szerint a m. kir. Kormány a közeljövőben törvényjavaslatot készít a Stadionnak a Lágymányoson tervezett létesítése tárgyában.

Nemzeti  
Stadion.

5. Az Andrásy-út belső torkolatának és környékének rendezése is sürgősen megoldandó feladat. Erre irányuló törekvéseink eddig ugyan eredménytelenek maradtak, de remélhető, hogy a főváros ezen központi fekvésű területén az eddigi tanulmányok alapján kialakult követelményekre kielégítő megoldást fogunk találni. Behatóan foglalkoznunk kell továbbá a Ferenc József-rakpart és a Belváros déli részének szabályozásával is, ahol szintén fontos esztétikai és forgalmi kérdések várnak mielőbb megoldásra.

Andrásy-út  
torkolata.

6. Forgalmi szempontból is számos nagyjelentőségű feladat megoldását tettük tanulmány tárgyává. Ilyenek a budai duna menti gyorsforgalmi útvonalnak, valamint a gyorsvasútnak ügye. Mindezek a kérdések nagy horderejűknél és kiterjedésük-nél fogva végleges megoldásra még nem jutottak, de további tanulmányozásukat állandóan felszínen tartjuk. Mielőbbi végleges megoldást igényelnek azonban forgalmi szempontból legfontosabb tereink: a Berliini-tér és a Kálvin-tér, miért is ezek kérdését döntés végett a közeljövőben napirendre tűzzük. A sürgős feladatok közé tartozik továbbá az autótároló terek létesítése is, különösen a főváros belső területein.

Gyorsforgalmi  
útvonal.

7. A főváros forgalmának egyre fokozódó növekedése szempontjából nagyjelentőségű tény volt a főútvonalhálózat megállapítása. Ez azonban csak kiindulópontja volt ebbeli további munkánknak, mert a főútvonalak végleges megállapítása számos szabályozási és forgalmi kérdés felülvizsgálatát teszi szükségessé. Közlekedési albizottságunk e kérdéseket alapos tanulmány alá vette s az ott leszögeztet feladatok megoldását fokozatosan fogjuk a nt. Tanács elé terjeszteni.

Főútvonal-  
hálózat.

8. A szép városkép kialakítása érdekében a budai Vár oldalának rendezési tervét felülvizsgálat alá kívánjuk venni, mert gyakran merülnek fel egyes építkezések végrehajtásánál olyan jelenségek, melyek a városképre zavarólag hatnak. Magának a Várnak belső területén pedig a legapróbb részletekig menően kívánjuk úgy a beépítést, valamint a közterületek kialakítását rendezni, s célszerűnek látszik egy olyan bizottság

Vár oldalának  
rendezése.

alakítása, amely állandóan és kizárólag a Várat illető kérdésekkel foglalkoznék.

**Tűzfalak.**

Nemcsak a Vár oldalán, hanem a főváros számos egyéb szembetűnő helyén is vannak a városképet bántó módon zavaró tűzfalak. Ezeket a tűzfalakat jegyzékbe kívánjuk összegyűjteni, s a tűzfalak eltüntetésére az egyes eseteknek megfelelő külön megoldási tervet fokozatosan fogjuk elkészíteni. Felülvizsgáljuk továbbá a fontos útvonalakat és tereket a hirdetések és kirakatberendezések szempontjából is, hogy a kirívó és feltűnően dísztelen hirdető- és kirakatberendezések eltüntetésére a megfelelő intézkedések megtehetőek legyenek.

**Óbudai  
téglagyárak.**

10. Az óbudai hegyvidékben lévő téglagyárak működése ellen állandóan jogos panaszok merülnek fel. Az összes ilyen gyártelepek üzemterve mielőbb elkészítendő s biztosítani kell, hogy e gyártelepek már most valóban az üzemterv szerint hajtsák végre a terepleásásokat és feltöltéseket, mert e gyárak üzeme súlyosan veszélyezteti a környék fejlődését és a budai hegyvidék látképét.

**Beépítésre szánt  
területek.**

11. Budapest környékének fejlesztése érdekében két alapvető fontosságú tervet a nt. Tanács a múlt év folyamán már véglegesen megállapított: az egyik a főútvonalhálózat térképe, a másik a beépítésre szánt területek kijelölése. Mindkét terv kiindulópontja további munkásságunknak.

**Vasuti ügyek.**

12. A környéknek a fővárossal való egyre növekedő forgalma indokoltá teszi, hogy a vasúti problémákkal is foglalkozzunk.

A környék forgalmi és szabályozási kérdéseit döntő módon befolyásolja a nagyvasúti hálózat. Ennek kérdését a MÁV. vezetőségével kell véglegesen tisztázni, hogy további feladatainkat megoldhassuk.

**Környék építési  
szabályzata.**

13. A főútvonalhálózat és építési területeknek kijelölése szabják meg azt a keretet, amelyhez az építési övezeteknek és beépítési módoknak igazodniuk kell. A jövő munkaév legfontosabb és legsürgősebb feladata lesz ez s ezzel együtt kívánjuk megalkotni a környék építésügyi szabályzatát, melynek hiánya nagyon károsan érezteti hatását. A főútvonalhálózat megállapítása óta máris több országos jelentőségű főútvonal rendezési tervét készítettük el, illetve állapítottuk meg. E munkánkat a jövőben is folytatjuk, mert a főútvonalak egységes elvek szerint, a főváros úthálózatával kellően összhangba hozva készítenők el.

**Repülőterek.**

14. Az országos és nemzetközi forgalomban a repülőjáratok szerepe folyton növekszik, s miután a fővárosban újabb repülő-

terek létesítésére megfelelő hely már nem található, a környéken kell ezek részére a még rendelkezésre álló szabad területeken helyet biztosítani.

15. Reánk hárul az a feladat is, hogy egyes községek rendezési tervét elkészítsük. Felmerülő egyes építkezések esetében már eddig is kénytelenek voltunk valamely város, vagy község rendezési tervét elkészíteni, mert egyes közületek a műszaki személyzet elégtelensége, vagy teljes hiánya folytán e feladatkör betöltésére képtelenek. Rá kell mutatnunk e helyen, hogy e tarthatatlan állapot nemcsak a községek pénzügyi helyzetének következménye, hanem hátrányosan érezteti hatását az általános mérnök- és építészhiány is. A közérdeknek súlyos kára keletkezik abból, ha a műszaki teendők ellátására nem áll megfelelő számú műszaki személyzet rendelkezésre.

Környéki  
községek  
rendezése.

16. A rendezési tervekkel kapcsolatban különösen behatóan kívánunk foglalkozni a Duna mindkét partjának szabályozásával. A dunapart egyes szakaszai tudvalévően igen különböző rendeltetésűek: egyes területeken a gazdasági élet követelményei, rakpartok, kikötők szerepelnek, más területeken az üdülés és sport lehetőségeit és fejlődését kell biztosítani. Tudjuk azt is, hogy egyes helyeken úgy közegészségi, valamint közgazdasági tekintetben mily hátrányos állapotok uralkodnak, s ennek mielőbbi megjavítása érdekében az érdekelt tényezőkkel karöltve a tervek elkészítését folyamatba tesszük.

Dunapartok  
szabályozása.

### III. KÜLÖNLEGES FELADATOK.

#### Közművek.

1. Bár közvetlen törvényes feladataink körébe nem tartozik a környéki területnek közművekkel való ellátása, mégis elkerülhetetlen, hogy ezzel a kérdéssel behatóan ne foglalkozzunk, annál is inkább, mert sem az általános, sem a részletes rendezési tervek a kötelező gondos előrelátás mellett nem készíthetők el annak a feltételezése nélkül, hogy a legfontosabb közművek: az ivóvíz-ellátás és szennyvízelvezetés kérdése miként fog megoldást nyerni. Ezért beható tanulmány tárgyává kívánjuk tenni a közművek létesítését, elsősorban műszaki szempontból, de vizsgálatunkat ki akarjuk terjeszteni a közigazgatási és pénzügyi szempontokra is, hogy a megvalósítást ezek tisztázásával is előmozdítsuk.

#### Lakásépítés előmozdítása.

2. A lakásépítés előmozdítása úgy közegészségi, valamint közgazdasági szempontból elsőrendű fontosságú, s ezért az építési tevékenységnek helyes irányba való terelését egyik legfontosabb városrendezési ténykedésünknek tartjuk. Igen hatékony s szinte nélkülözhetetlen tényezőnek bizonyult úgy a lakástermelés, valamint a városrendezési tervek megvalósíthatása terén a helyesen alkalmazott rendkívüli házadómentesség. Elérkezettnek látjuk az időt, hogy a rendkívüli házadómentesség a környéki területen is a fővárosban kialakult elvekhez hasonlóan alkalmaztassék. A rendkívüli házadómentesség hatásának kérdését egyébként általános tanulmány tárgyává kívánjuk tenni, hogy az e tekintetben egymásnak sokszor élesen ellentmondó vélemények tisztázást nyerjenek.

#### Lakóház tervpályázat és vándorkiállítás.

3. A környéki építkezések színvonalának emelése végett a múlt év folyamán tervpályázatot hirdettünk. A beérkezett értékes anyagnak könyvalakban való feldolgozása folyamatban van, s azt legközelebb kibocsátjuk, hogy az értékes eredmény közkinccsé váljék. Az egészséges lakás, szép városkép és célszerű telekkihhasználás érdekében további tervpályázatot is kívánunk tartani s az elérendő cél megvalósítása érdekében a már régebben tervezett, de tőlünk független gátló körülmények

miatt mindeddig meg nem valósított vándorkiállítást a jövő évben szándékozunk megrendezni.

4. Dobogókő beépítésre kijelölt területének határait és rendezési tervét a Tanács már megállapította; a hatáskörünkbe utalt egész területre kiterjedő építésügyi szabályzat tervezetét pedig szintén elkészítettük, s azt az érdekelt községeknek megküldöttük. A községek véleménynyilvánítása után a tervezetet megállapítás végett a Tanács elé fogjuk terjeszteni, s az alkotandó szabályzatot megfelelő számban sokszorosítva az érdekelteknek rendelkezésére fogjuk bocsátani. Szükséges és időszerű ez azért, mert a közeljövőben elhárulnak azok az akadályok, amelyek a több oldalról megnyilvánult építési szándékot eddig megakadályozták. A dobogókői vízmű ugyanis már elkészült, a terület vízellátása tehát már biztosítva van, folyamatban van továbbá a szükségessé vált telekátalakítási eljárás végrehajtása is. A vízellátás és villanyáramszolgáltatás rendezése érdekében szabályrendelet-tervezetet készítünk s ez év folyamán a Tanács elé fogjuk terjeszteni.

**Dobogókő.**

5. Köztudomású, de az előadottakból is látható, hogy a Tanács teendői nemcsak megsokasodtak, hanem igen sokoldalúvá is váltak. Ez maga után vonta a Tanács mellé beosztott hivatal személyzetének nagyarányú növekedését, de ezzel párhuzamosan a személyzet működésének szakok szerint több alcsoportra való osztását is. Nehogy ez a körülmény a tisztviselői karban egyoldalúságot idézzon elő, de azért is, hogy a Tanács feladatai és a szerzett tapasztalatok közismertté váljanak, s hogy a személyzet a jövő egyre nagyobbodó feladataira kellő felkészültséggel bírjon, kívánatosnak mutatkozik rendszeres előadások megtartása, melyeken a Tanács hivatali személyzetén kívül a Tanács hatáskörébe utalt területen működő hatóságok hivatali személyzete is résztvehetne. Azonos rendeltetése van a Tanács könyvtárának is, amelyet igyekszünk a bel- és külföldi szakirodalommal és folyóiratokkal gondosan kiegészíteni és használhatóvá tenni.

**Hivatali személyek továbbképzése.**

A szakismereteknek ilyen állandó és rendszeres gyarapítása és terjesztése mellett az is szükséges, hogy oly szakirodalom álljon rendelkezésre, amely a Tanács hatáskörébe eső és rokonfeladatok tudományos feldolgozásával foglalkozik. A magyar faj találékonysága és díszítőhajlama városainak külső képén megnyilatkozik, de távol vagyunk még attól, hogy ezek a tulajdonságok kellő értékük szerint érvényesüljenek. Kétségtelen, hogy ennek okát főként gazdasági erőforrásaink csekélyebb voltában kell keresni, de kétségtelen az is, hogy az okok között

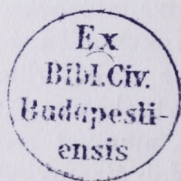
**Szakirodalom.**

szakirodalmunk aránylagos fejletlensége is lényeges szerepet játszik. Ha ez utóbbi körülményt az ország lakosainak kisebb számával meg is tudjuk magyarázni, ez nem lehet ok arra, hogy e hiányt ne igyekezzünk tehetségünkhöz mértén pótolni, különösen, ha ez aránylag csekély anyagi áldozat mellett érhető el. Bizonyára nem szorul bővebb bizonyításra, hogy a főváros és környéke városrendezési tényezőinek szélesebbkörű szakirodalmi megvilágítása és megvitatása csak előnyére szolgálhat a feladatok megvalósításának és egymással való összhangba hozatalának. A művek megiratása vagy megbízás, vagy pályázat útján történhetnék, s évenként 3—4 könyv megiratása 5 év múlva már egész komoly jelentőségű szakirodalom létrejöttét jelentené. Talán remélhető az is, hogy a Tanácsnak e kezdeményező új ténykedése serkentőleg hatna egyéb területeken is és így nemzeti kultúránk komoly és új irányban gazdagodnék.

Nagytekintetű Tanács! Elmúlt működésünkre visszapillantva, talán joggal hivatkozhatunk arra, hogy munkánkban mindig a legmesszebbmenő módon törekedtünk a társhatóságokkal való teljes összhangra. Nem tévedünk abban sem, ha működésünknek eredményességét legfőképen ennek az összhangnak tulajdonítjuk. A jövőben is mindig ez lesz működésünk útja, mert nem kétséges, hogy ez a mód képesít a legnagyobb erő kifejtésre s a legnagyobb eredményre.

*Dr. Bessenyei Zenó s. k.*

a Fővárosi közmunkák  
tanácsának elnöke.



Felelős kiadó: Fodor Sándor.

35.280. — Királyi Magyar Egyetemi Nyomda. (F.: Thiering Richárd.)



2002

