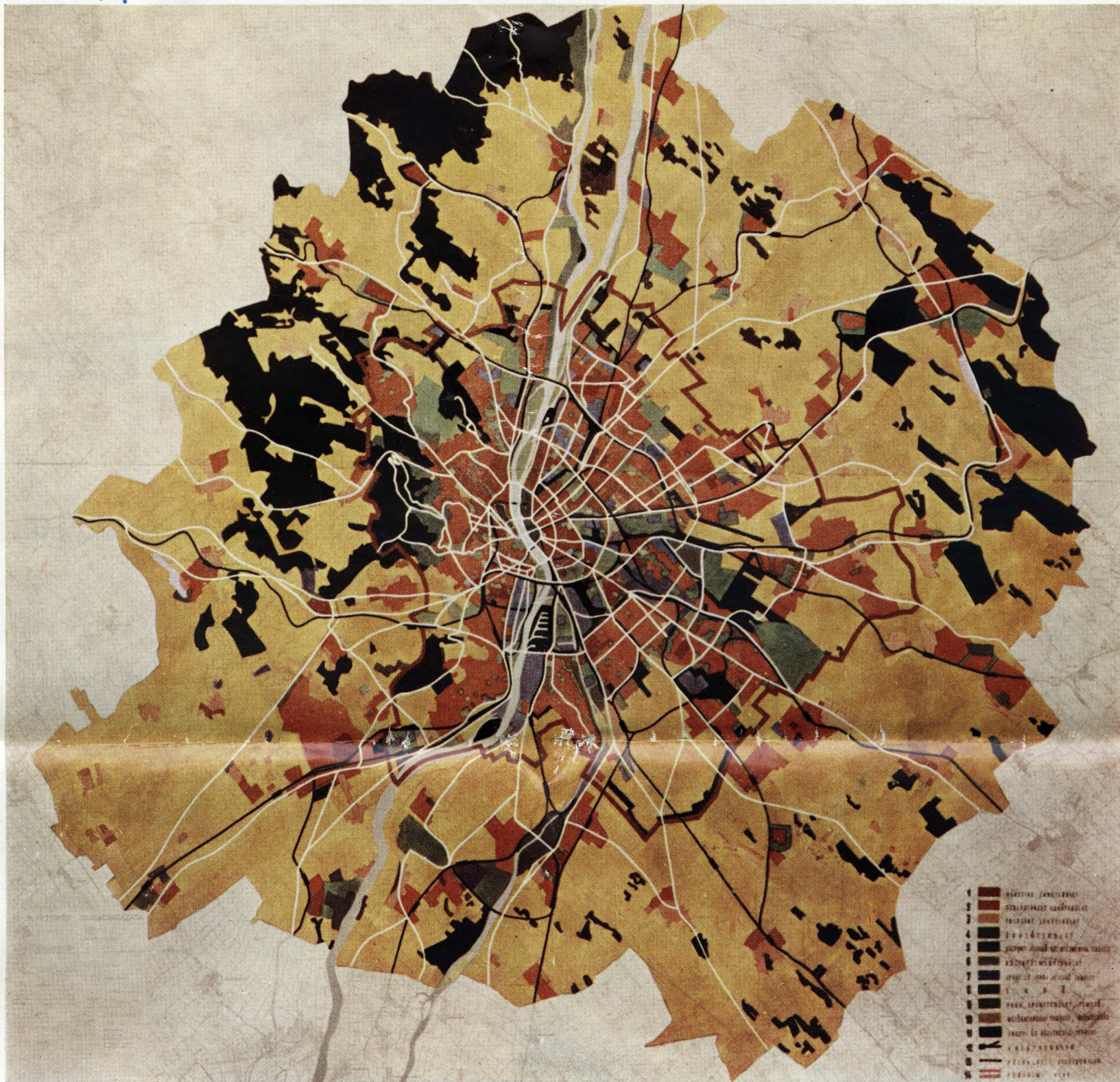


244



1. Városias lakóterület. 2. Családiházias lakóterület. 3. Falusias lakóterület. 4. Üdülőterület. 5. Központi jellegű közintézmények területe. 6. Közintézmény terület. 7. Ipari és ipari jellegű területek. 8. Erdő. 9. Park, sportterület, temető. 10. Mezőgazdasági terület, gyümölcsös. 11. Vasúti és közlekedési terület. 12. Vasútvonal. 13. Földalatti vasútvonalak. 14. Forgalmi utak.

A főváros általános rendezési tervének kidolgozása lényegében a felszabadulás óta folyamatban van. A Fővárosi Közmunkák Tanácsa, majd az Építéstudományi Intézet a főváros általános rendezési tervét 1945—48 között dolgozta fel. Ez a terv jóváhagyásra nem került. A Fővárosi Tanács VB fenti munkák alapulvételével az 1951—54. években újabb általános rendezési tervet készítetett el. Az időközben a regionális tervezésről megjelent kormányhatározat értelmében a budapesti régió vizsgálatait az Építésügyi Minisztérium megbízásából a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat az 1958. év folyamán, a régió tervét az 1959. év folyamán készítette el. A vizsgálat és a terv meghatározta a főváros határain általában mintegy 15 km-nyire túlterjedő, kb. 330 000 lakosú és 1650 km² kiterjedésű „Budapest-környék” területét. Az új terv készítésével kapcsolatban szükségesnek mutatkozott az 5 évvel korábban elkészült budapesti általános rendezési terv revíziója, az azóta felmerült újabb szempontok (15 éves lakásépítési terv, az ipartelepítés új irányelvei, újabb közlekedésfejlesztési elgondolások stb.) miatt. Az irányelvek alapján elkészült ter-

vet a Magyar Népköztársaság Minisztertanácsa 1960-ban jóváhagyta. Ez az első olyan általános rendezési terv Magyarországon, amely a legfőbb kormányhatóságok részéről jóváhagyást nyert és így kötelező erővel bír.

A terv kidolgozását megelőző vizsgálatok eredményei röviden a következőkben foglalhatók össze:

Budapest történelme során kialakult városszerkezete általában alkalmazkodik a táji adottságokhoz. A város beépített területe a Duna mentén észak—déli irányba húzódik, a sík pesti oldalon kelet felé csáposan szétterjed, a budai oldalon kiterjedését a völgyvonalatok határozzák meg.

A sűrűn beépült belső városrészeket iparterületek vagy iparral vegyes lakóterületek, lazán beépült nagy kiterjedésű családiházias területek és a volt peremvárosok gyűrűje veszi körül. Budapest környékén olyan települések helyezkednek el, amelyeknek lakosai nagyrészt a fővárosban dolgoznak. Ezek a települések sokhelyütt a fővárossal már csaknem egybeépültek. A sugárirányú utak, körutak és beépítetlen

területek nagyjából arányosan tagolják a város területét. Az egyes kerületeknek, nagyobb városrészeknek helyi központjai csak néhol alakultak ki. Számos városrész, különösen a külső peremkerületek nagyrésze egyáltalán nem városias jellegű.

A települési viszonyokra általában jellemző egyes városrészek túlszűfoltossága (a netto laksűrűség helyenként meghaladja az 1000 fő/ha értéket) a külső, munkáslakta területek viszonylagos rendezetlensége, a település külterjes fejlődése és hézagos beépítése (külső területeken a laksűrűség nem éri el a netto 40 fő/ha-t).

A környék 64 településének települési viszonyai lényegesen kedvezőtlenebbek a budapestiekénél. Műszaki ellátottság tekintetében még a budapesti peremkerületeknél is előnytelenebb helyzetben vannak.

Budapest lakosainak száma 1 840 000 fő, ez az ország lakosságához képest aránytalanul magas (18%). Míg a természetes szaporulat az egész ország átlagában cca. évi 0,8%, addig Budapest lakossága az utolsó 10 évben évenként átlag 1,5%-kal, Budapest környékének lakossága évi 2,3%-kal növekedett. A Budapestre bevándorlók száma egyes években a 40–50 000-et is elérte. Budapest lakosainak száma 1949-től 1960-ig 1 590 000-ről, 1 800 000-re, a környék lakosainak száma 262 000-ről 330 000-re növekedett. Ez azt jelenti, hogy ez az ország természetes szaporulatának megfelelő népesség mintegy 42%-a a fővárosba és környékére települt.

Budapest lakáviszonyaira és a lakások állapotára a kapitalista fejlődés és a háborús pusztítások folytán még ma is fennálló aránytalanságok jellemzők. Az összes épületek (132 117 db) 87%-a földszintes (113 674 db) és csupán 4,5%-a magasabb három emeletnél.

A lakások Budapesten átlag 1,4 szobások, de a város különböző részein igen nagyok az eltérések az átlagtól. A lakások nagyságainak aránytalanságaihoz hasonlóan aránytalan a lakások telítettsége is. Budapesten a szobánkénti laksűrűség átlag 2,34 fő.

A budapesti lakóépületek átlagos avultságára vonatkozólag a statisztika kedvező számot mutat: a lakóházaknak mindössze 17,7%-a épült 1900 előtt. Kedvezőtlenebb a kép, ha a lakóházakat kerületi bontásban vizsgáljuk, az V–VIII. kerületekben már 65–75%, az 1900 előtt épült lakások száma, egyes városrészekben, mint pl. Óbuda központjában, Rákospalota egy részén a lakások csaknem kivétel nélkül teljesen elavultak és roskatagok.

Budapest ipari üzemében a magyar ipari munkásság 46,5%-a dolgozik. Az ipari üzemek a budapesti ivóvíztermelés 56%-át, a gáztermelés 46%-át használják fel. Az üzemek nagy része zavarja környezetét.

Budapesten egy lakosra átlag 29,5 m² zöldterület jut. Ez viszonylag magas szám, azonban a zöldterületek eloszlása kedvezőtlen, a túlszűfolt pesti városrészekben mindössze 0,19 m² jut egy főre.

Budapesten, mind a város közigazgatási határain belül, mind azon kívül a lakosság üdülésére és sportolására alkalmas kitűnő természeti adottságok találhatók.

Ezek az adottságok azonban nincsenek kellően kihasználva, az üdülőhelyek befogadóképessége nem elegendő és közlekedési kapcsolatok a várossal nem kielégítő.

A fővárosban összesen közel 1200 országos és fővárosi jelentőségű közintézmény van, ezek elhelyezkedése a város egy-egy központi részének sajátos jelleget ad, Budapest túlszűfoltosságát növeli, hogy olyan közintézmények is Budapestre települtek, melyeket funkciójuk nem köt Budapesthez.

Budapest és környéke úthálózati rendszere más európai nagyvárosokéhoz képest viszonylag jónak mondható, bár egyes szakaszai nincsenek még kiépítve. A növekedő városi forgalom nehézségei elsősorban az utak csomópontjaiban jelentkeznek. Súlyos teherterele Budapest úthálózatának a szintbeni vasúti keresztesedések tömege. Csak Budapest közigazgatási határain belül 101 szintbeni útátjárót tartanak nyilván. A gépkocsiparkolás a tehergépkocsik és személygépkocsik tárolása nincs megfelelően biztosítva.

A budapesti vasúti hálózatot az jellemzi, hogy az ország sugárirányú vasút-hálózatának minden vonala Budapesten halad keresztül. Ezáltal Budapesten jelentős mennyiségű olyan forgalom halad át, amelynek Budapest nem kiinduló- vagy célállomása. Napi átlagban kb. 2700 vagon.

Budapest helyi tömegközlekedését az utazások igen nagy száma (1162 millió utas évente, ami lakosonként kb. 580 utazásnak felel meg) rövid átlagos utazási hossz (5,47 km) és alacsony átlagos utazási sebesség (16 km/óra) jellemzik. Kedvező viszont a közlekedési hálózat sűrűsége: Budapest lakosságának csak 4%-a lakik valamely tömegközlekedési vonaltól 500 m-nél távolabb.

A Duna Közép-Európa legjelentősebb víziútja, de a dunai vízszállítás lehetőségét Magyarország nem használja ki. A dunai személyforgalom csak idényszerű és főleg kiránduló-jellegű. Különösen jelentős a Dunakanyar és környékének hajóforgalma. Budapest repülőtere a jelenlegi forgalmi igényeket kielégíti.

Budapest és környéke helyzetét feltáró vizsgálatok, valamint az illetékes politikai- és szakszervekkel megtárgyalt irányelvek alapján elkészült általános rendezési terv célja a fennálló hiányosságok felszámolása, a főváros egészséges, korszerű fejlődésének biztosítása, egyben a város túlzott növekedésének megakadályozása. A terv a következő kérdésekre terjed ki:

A város szerkezete és területének felhasználása, lakosságának fejlődése, a lakóterületek elhelyezkedése és a lakástelepítés, az ipari, a mezőgazdasági, valamint a zöldterületek kijelölése és felhasználása a város egészségvédelmének és a lakosság üdülési lehetőségének biztosítása, a közintézmények és a lakosságot ellátó intézmények elhelyezése, a város távolsági és helyi közlekedési hálózatának, valamint a város közmű- és energiahálózatának kialakítása.

A terv legfőbb megállapításai az alábbiakban foglalhatók össze:

1. A város szerkezete

Az általános terv a kialakult sugárút és körút rendszerű városszerkezetre támaszkodik, és ezt a szerkezetet a volt peremvárosokkal megnövelt egész városterület figyelembevételével továbbfejleszti. Budapest igen nagy kiterjedése miatt a város mai igazgatási területét nem növeli. A jelenleg beépített területet csak kis mértékben bővíti, mert a mai tagolt városszerkezet megszüntetése biztonsági, egészségügyi, közlekedési és ellátási hátrányokkal járna.

Budapest városközpontját az V. kerület, az ehhez csatlakozó Duna-partok és főútvonal szakaszok alkotják. Városképi érvényesülését segíti elő az Engels tér tervezett megnyitása a Bajcsy-Zsilinszky út felé, a Tanács körút, a Múzeum körút, Kálvin tér tervezett rendezése.

A terv kijelöli a városias kialakítású kerületi központok helyét, a kerületeken belül meghatározza azokat a nagyobb egységeket — lakónegyedeket —, amelyek az alapfokú közintézményellátás és közellátás alapjául szolgálnak.

A terv Budapest környékén területeket jelöl ki új lakótelepülések számára annak az elvnek a figyelembevételével, hogy a városkönyéki települések és a főváros között megfelelő nagyságú szabad terület maradjon.

2. A távlati lakosság szám

A távlati lakosság szám hozzávetőleges megállapítása két módszerrel történt.

Az egyik módszer, mint maximumot az ország természetes népszaporulatának arányos részét veszi alapul.

Ennek alapján Budapest és környékén, ahol az ország lakosságának mintegy 25%-a él, 30 éves távlatban maximálisan mintegy 700 000 fő elhelyezéséről kell gondoskodni.

A másik módszer alapja egyben az előbbinek kontrollja, annak megállapítása volt, hogy Budapest jelenlegi területén az egészségügy sérelme nélkül, a gazdaságosság határain belül mekkora lakásszám helyezhető el. Az idevonatkozó vizsgálatok azt mutatták, hogy az összes lakásépítési lehetőségek figyelembevételével Budapesten reálisan legfeljebb még 250 000 lakás építésére van lehetőség. A jelenlegi normák és előírások figyelembevételével ehhez kerekén 58 000, főleg egyszobás elavult lakás bontása szükséges, ehhez még hozzá kell számítani a parkosítás, ipartelepítés miatt kb. 4500 további lakás bontását. Ha a jelenlegi 1,4 szobás átlagos lakásnagysággal szemben az új lakások átlag 1,8 szobások és mai 2,34 szobánkénti laksűrűség 2 főre csökken (ezek a számok a lakáviszonyok javulását fejezik ki), akkor 250 000 lakás építése és a szükséges bontások után Budapest lakásállománya 540 000-ről kerekén 730 000 lakásra növelhető és a lakásokban a mai 1,840 000 helyett 2 300 000 fő, tehát a maihoz képest 460 000-rel több lakos helyezhető el.

Végezerményben a főváros lakosainak száma az általános terv adta telepítési lehetőségen belül maximálisan 2 300 000-re, a környék lakosainak száma maximálisan 550 000-re növelhető. Hangsúlyozni kell, az általános terv nem azt mondja ki, hogy e lakosság-számot el kell érni, sőt kívánatos, hogy a főváros népességének száma ezen a szinten alul maradjon. Az általános terv csupán azt biztosítja, hogy ha a lakosság szám maximális mértékű fejlődése bekövetkeznék, a lakosok elhelyezése ez esetben is megoldható legyen.

3. A lakóterületek.

Az általános terv által kijelölt területeken a következő lakásépítési lehetőségekkel számolhatunk:

A belső városrészekben még szórványosan található üres területek beépítése, kisebb bontásokkal (Petőfi-híd budai hídfőjének és az Árpád-híd pesti hídfőjének környéke stb.).

Üres, vagy részben üres területek beépítése a külső városrészekben. Kiseb mértékű szanaláson felül a lakásépítés előfeltétele itt



rendszerint a közművesítési és közlekedési kérdések megoldása. (Kacsóh Pongrácz út környéke, Zugló, Kelenföld stb.).

Elavult, zömében egyszobás komfort nélküli lakásokat tartalmazó területek átépítése a belső városrészekben. (Belső-Erzsébetváros, Külső-Ferencváros, Külső-Józsefváros stb.).

Kerületi és kisebb helyi központok kialakítása a külső városrészek elavult lakóterületein. (Óbuda, Újpest, Rákospalota, Kőbánya, Erzsébet, Csepel stb.).

Családiház körzetek városiasan kialakítandó központjainak kiépítése.

„Foghíjak” beépítése már fennálló korszerű beépítéshez alkalmazkodva, elsősorban főútvonalak mentén. (A Vízivárosban, a XI. és XII. kerületben stb.).

A lakásépítési lehetőségek Budapesten számszerűen a következők:

Kategória	Építhető	Ehhez bontandó
Összefüggő beépítési területeken, városias jelleggel	174 000 lakás	56 000 lakás
Foghíjas beépítési területeken	27 000 lakás	2 000 lakás
Családiház területeken	49 000 lakás	—
Összesen ...	250 000 lakás	58 000 lakás

1. Magasbeépítésű lakóterület
2. Alacsonybeépítésű lakóterület és családiház terület
3. Falusias lakóterület
4. Üdülő területek
5. Központi jellegű középítmények területe
6. Közintézmény terület
7. Ipari és bányaterület
8. Vasútvonal és vasútüzem terület
9. Helyi közlekedési hálózat főútvonalai
10. Helyi közlekedési hálózat földalatti szakaszai
11. Erdők
12. Ápolt zöld terület (park, sportpályák)
13. Mezőgazdasági terület
14. Főútvonal hálózat
15. Gyorsforgalmi főutak
16. Forgalmi csomópontok

Budapest környékén a közlekedési lehetőségekkel összhangban a terv helyet biztosít új, városias kialakítású lakóterületek számára. Ezekben az úgynevezett „alvó településekben” a távlatban egyenként kb. 5000—7000 lakás építhető. A már meglévő HÉV és MÁV vonalak korszerűsítésével a hálózat kisebb mértékű kiegészítésével korszerűbb szerelvények és jó menetrend beállításával az e területeken letelepedő lakosság a nagyobb budapesti ipari munkahelyeket legfeljebb 20—30 perc alatt elérheti; közműellátásuk pedig a fővárosi közművektől függetlenül önállóan megoldható. Ilyen „alvó települések” létesíthetők többek között a Budaörs mellett fekvő Sorrento-i völgyben, a solymári katonai temető mellett, Margit-ligeten stb.

Ezek a települések a terv szerint összesen kerekén 40 000 lakást tartalmazhatnak.

4. Ipari területek

Az általános rendezési terv egyik alapvető célját a budapesti lakosságszám rohamos növekedésének megakadályozását elsősorban az ipari munkahelyek számának korlátozásával lehet elérni. Az idevágó kormányhatározatokkal itt összhangban a terv, új ipari területeket általában csak szolgáltató ipari létesítmények, raktározás, valamint járművek tárolásának céljára jelöl ki. Kivételek: a meglévő üzemek bővítéséhez, valamint a lakóterületekről elhelyezendő, a fővároshoz kötött ipartelepek céljára biztosított területek.

5. Mezőgazdasági területek

A terv kijelöli a természeti adottságaik folytán termelési szempontból egységet alkotó területeket és az ezeket szervező létesítmények helyét. Megkülönbözteti a kertgazdasági és a mezőgazdasági művelésre, valamint ezen belül a különleges adottságok folytán tájtermelésre és az öntözéses gazdálkodásra alkalmas területeket.

6. Zöldterületek és üdülőterületek

Az általános terv egységes zöldterületi rendszer kialakítására törekszik. Az erdős hegyekből érkező friss levegő a budai völgyek nyomán kialakított zöld „ékek” a város belsejébe vezetik a pesti oldalt egymással és a város körüli gyümölcsösök révén a gödöllői dombokkal is összeköttetésben álló nagyobb zöldterületek tagolják.

A zöldterületi rendszer az ipari területeknek a lakóterületektől kívánatos elválasztását is biztosítja.

Nagymértékben nő a sportterületek zöldterületi szerepe; a szétosztott, más rendeltetésű területekbe zárt szűk sportpályák helyett erre alkalmas helyeken több sporttelepet tartalmazó fásított „sportliget” létesült.

Budapest igazgatási határán belül a zöldterületek az alábbiak szerint gyarapodnak:

	1954. évi állapot	Tervezett állapot
Erdők	3162 ha	5 090 ha
Ápolt zöldterületek:		
Korlátlan nyilvánosságú zöldterületek	1003 ha	1 456 ha
Sportterületek	802 ha	1 720 ha
Temetők	600 ha	580 ha
Védőterületek és védősávok	—	3 944 ha
Összesen	5567 ha	12 790 ha

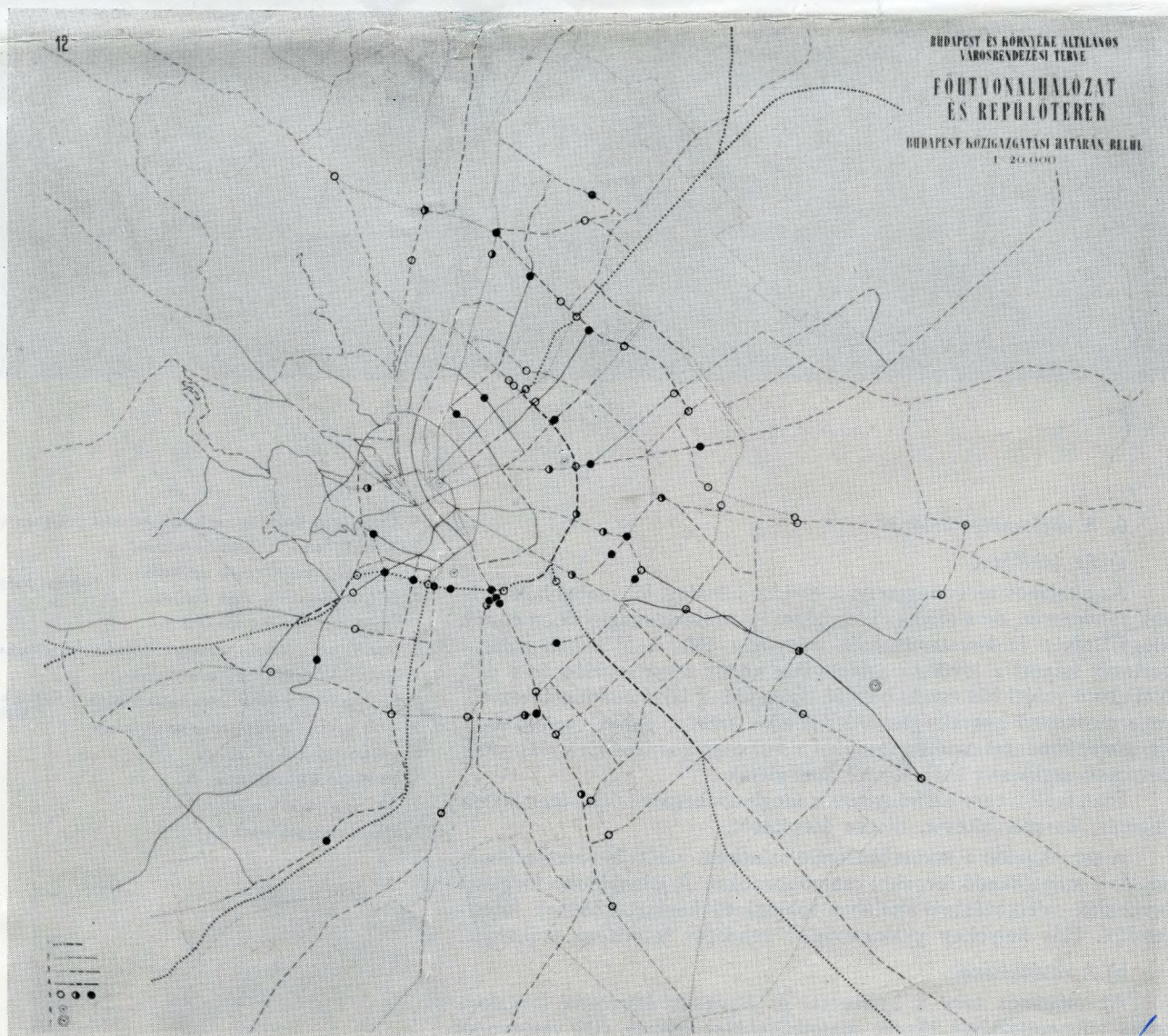
Budapest határán kívül a kirándulóforgalom igényeinek kielégítésén felül hegyi és vízparti üdülőtelepek létesítése és ezek megfelelő befogadóképességének biztosítása szükséges. A terv főként a Pilis-hegységben és a Duna-partokon jelöl ki üdülőtelepeket a már meglévő adottságok figyelembevételével, a terv szerint ezekben kb. 11 000 üdülőférőhely biztosítandó.

7. Közintézményterületek és a közintézmények elhelyezése.

A terv javaslatot tesz országos, illetve fővárosi jelentőségű közintézmények egyes csoportjainak elhelyezésére, egyes kiemelkedő jelentőségű közintézmények helyét egyidejűleg ki is jelöli.

Kerületi vonatkozásban az általános terv kijelöli az egyes kerületekben azokat a központi fekvésű területeket, ahol igazgatási és más közintézmények (tanácsház, társadalmi szervek székházai, áruház, rendezőintézet, mozi stb.) elhelyezése útján korszerű kerületi központok alakíthatók ki.

Az alsófokú közintézmények a kerületeknek lakónegyedekké tagolása, és az egyes lakónegyedekben tervezett lakosságszám figyelembevételével helyezendők el. Szükséges férőhelyszámukat az általános terv kimutatja, de konkrét helymegjelölésüket nem tartalmazza.



1. Gyorsforgalmi autópálya
2. Főforgalmi út
3. Forgalmi út
4. Különleges út
5. Közúti (vasúti) alul-, illetve felüljáró
6. Helikopter állomás
7. Repülőtér



8. A közlekedési hálózat

a) Az úthálózat

Az általános terv megtartja a főváros jelenlegi főútvonal-hálózatának rendszerét, de a növekvő forgalom igényeinek megfelelően ennek kiegészítését és korszerűsítését irányozza elő. A főútvonal-hálózat gerincét képezi a jövőben a Hungária körút nyomvonalán és a déli összekötő vasúti híd északi oldalán építendő új közúti hídon átvezető, tehermentesítő gyorsforgalmi út. A terv szerint ehhez csatlakoznak keresztezésmentes csomópontokkal a mai országos főközlekedési utak bevezető szakaszait helyettesítő autópályák.

Ezen felül a terv előírja a meglévő forgalmi úthálózat kiegészítését, korszerűsítését, illetve átépítését.

A terv kijelöli a kiküszöbölendő szintbeni vasúti keresztezéseket és a megoldandó forgalmi csomópontokat. A jelentősebb forgalmi útvonalak találkozásánál általában többszintű keresztezések létesítendőek. Más helyeken gyalogaluljáró rendszer létesítése szükséges.

b) A vasúthálózat

Az általános terv a budapesti és Budapest környéki forgalom teljes villamosításával, illetve dieselesítésével számol. (Új vasútvonal

1. Összefüggő beépítési területek városias jellegben (I., II., III., IV. övezet)
 2. 50 lakás/hektárnál több beépíthető
 3. 24 lakás/hektárnál több építhető
 4. 24 lakás/hektárnál több építhető
 5. Foghíjas telek nem építhető be
 6. Összefüggő beépítési területek családiházias jellegben (V., VI., VII., VIII. övezet)
 7. 6-nál több beépítetlen telek/hektár
 8. 6-nál kevesebb beépítetlen telek/hektár
 9. 3-nál kevesebb beépítetlen telek/hektár
 10. Beépíthető lakások száma
 11. Bontandó lakások száma
 12. Építhető lakások száma
 13. Hozzávetőleges érték
- } Foghíjas beépítési területek városias jellegben
- } Foghíjas beépítési területek családiházias jellegben

építésére Budapest tehermentesítése céljából csak Budapest-környék határán kívül, a budapesti régió területén kerül sor: a budapesti régió terve szerint Pusztaszabolcs magasságában a Dunát új híddal keresztező vasútvonal létesül.). Budapest területén belül az általános terv a jó fekvésű és korszerűsíthető Keleti és Nyugati pu.-ok fenntartása mellett a Duna-parton (Boráros térnél) korszerű új személypályaudvar létesítését irányozza elő. Ezzel és a Déli pu. bővítésével a fővárosba befutó személyforgalom decentralizálható. A főváros ellátása szempontjából jelentős a teherpályaudvarok fejlesztése. A környéki közlekedés javítása a MÁV vonalakon sűrűn közlekedő motorvonatok beállítását, a BHÉV vonalak elővárosi gyorsvasutakká történő fejlesztését igényli.

c) A helyi tömegközlekedés

A budapesti helyi tömegközlekedés gerince a jövőben a gyorsvasút és villamosvasút hálózat, amely földfeletti és földalatti (kéregvasút, illetve mélyvezetésű vasút) szakaszokból áll. A már épülőfélben levő kelet—nyugati földalatti vonalon kívül a terv alapján Dél-Pestet és Dél-Budát Észak-Pesttel összekötő földalatti vonal létesítendő, amely a városi villamosvasutak felszíni, zömmel különpályás kifutószakaszaihoz csatlakozik és a város legzsúfoltabb részén a föld alatt halad keresztül. Ehhez a vasúrendszerhez csatlakoznak az elővárosi forgalmat lebonyolító vasútvonalak is.

d) A hajózás

A terv a Duna személyhajózási jelentőségét elsősorban üdülő- és kirándulóforgalom szempontjából veszi figyelembe. Új személyhajókikötők létesítését ezért nem javasolja. Fejlesztendőnek ítéli azonban a dunai teherszállítást, ami korszerű ipari rakodók létesítését igényli. A jövőben Budapest egész területén meg kell szüntetni az alsó rakparton történő rakodást, mert ezek a közúti forgalom céljára szabaddá teendőek.

e) A légiforgalom

A terv a Ferihegyi-repülőtér bővítése számára szükséges területet biztosítja. Az általános terv helikopter állomások (heliportok) számára

területek fenntartását javasolja a városközpontban. (Az Engels tér környékén, a Vérmezőn, a Stadion előtt, a Lágymányosi Vásár területén és a Dózsa György úton).

9. A közművek

Az általános terv távlatában Budapest teljes beépített területe villannyal és vízvezetékkel látandó el. A csatornázás — egyes továbbra is külterjesnek maradó családiházak területek kivételével — ugyancsak az egész beépített területre kiterjesztendő. A gázzal ellátott területek jelentős növelése szükséges a gazdaságos energiaellátás megvalósításának figyelembevételével. Az ipari területek vízellátásához ipari vízszolgáltatás, az erre alkalmas összefüggő lakótelepek fűtésére távfűtés biztosítandó.

a) Távfűtés

Az általános terv a jövőben fokozott mértékben számol lakások távfűtésével, elsősorban az új lakótelepeken. A lakótelepek távfűtését nagyrészt az ipari célokra épült, vagy épülő erőművek látják el.

Budapest és környékének általános városrendezési terve, mint a városfejlesztés alapja, irányt szab a népgazdasági beruházások egymással összehangolt elhelyezésének. A terv — amint az a bevezetőből is megállapítható — nem meghatározott időre szól, és folyamatosan valósul meg, ezért szükséges volt a sokféle ágazó feladatokat átfogó első ütem tervének összeállítása is.

Az általános terv első ütemében foglalt feladatok megvalósításának ideje nem azonos a második 5 éves terv időtartamával. Az ütemben megjelölt munkák azokat a feladatokat tartalmazzák, amelyek elsőrendű fontosságúak és összefüggéseik miatt ugyanannak a városfejlesztési folyamatnak keretében valósítandók meg. Végrehajtásuk azok jellegétől és terjedelmétől függően különböző időt igényel, elindításuk és megvalósításuk azonban mindenképpen egy ütemet alkot, függetlenül attól, hogy az egyes feladatok teljes befejezése csupán 5, vagy ennél több esetleg 6—8 év időtartamot igényel.

(Vége.)

