

Legyen-e Nagybudapest?

Szakértők, politikusok, érdekeltek nyilatkoznak az Új Magyarországon a polgármester tervéről

Az elmúlt hetek közéleti eseményei, felszínre került kérdései sorában szinte középponti helyet foglalt el Szendy Károly dr. polgármester tanulmánya Nagybudapest tervéről. A nagyvonalú elgondolás jelentős érdeklődést váltott ki nemcsak a kérdésben közvetlenül érdekelték között, hanem a szélesebb közvélemény körében is. Nyomban számos megnyilatkozás szürt helyesléssel az elgondolás támogatására és természetesen, hogy a terv felbukkanását nyomon követték az ellentétes vélemények, állásfoglalások is, mindenekelőtt a közvetlenül érintettek, de a szakértők, politikusok részéről is.

Budapest országunk fővárosa, a kormányzat, a központi ügyintézés székhelye, jövőjének kérdése tehát magától értetődően nem maradhat a várospolitikai szűkebb problémája, de város és vármegye, vagy a fővárosban s környékén közvetlenül érdekelték szorosabb, egymásközötti kérdése sem. A megítélések, amelyek a kérdés körül máris szóhoz jutottak, a felvetett terv sokoldalúsága, számtalan elágazása következtében természetesen adódnak.

Szendy Károly dr. polgármester tanulmánya az elmúlt hetekben általánosan ismertté vált. Vele szemben legelsőnek vitéz Endre László nyilvánított véleményét, Pest megye autonómiájának élén, amelynek gyűlése felkérte az alispánt, hogy ugyancsak nagyszabású tanulmányban fejtsen ki érveit a polgármesterével szemben. Addig is, amíg ez megtörténik, az Új Magyarországon körkérdezt intézett szakértőkhöz, politikusokhoz, érdekeltekhez. A kérdéshez elsőnek Irsy László szól hozzá a közmunkák tanácsa részéről. Sem egyik, sem másik álláspontot nem osztja egészben, hanem a közmunkatanácsnak jelenleg is Budapestre és környékére kiterjedő feladatkörre, szempontjai szerint sorakoztatja fel mondanivalóit.

Vitéz Irsy László, a fővárosi közmunkák tanácsának alelnöke a tanács szakszerű szempontjaiból elindulva világította meg előttünk Nagybudapest sokoldalú problémáját. Ezeket mondta:

Nagybudapest létesítése a fejlődés természetes útja. A kérdésben ugyan a főváros és a vármegye között, úgy látszik, némi nézeteltérés keletkezett, azt hiszem azonban, meg lehetne és meg is kellene találni a módját annak, hogy a főváros és a vármegye azonos álláspontra jusson.

Ami a fővárosi közmunkák tanácsát illeti, hatásköre törvényileg kiterjed a főváros közigazgatási területén kívül a környékbeli városokra és falvakra is és bár a tanács még nem foglalt állást a jelenleg konkrét formában felmerült kérdésben, ma is úgy kezeli ezt az egész nagybudapesti területet, mint egymásra utalt részekből álló egységet, s pillanatnyilag mi végessük el azokat a munkákat, amelyek előfeltételei lehetnek majd a végleges rendezésnek. A telepítési irányítása a tanács kezében van, amely az építési feltételeket előírja és ezzel irányítja a lakosságát, megszabja a közlekedési főútvonalakat és a helyi úthálózatot, valamint e munkálatok során, ha csak másodlagosan is, irányítja a közművek létesítését, mert csak ott enged parcellázni, ahol előzőleg bizonyos mérvben a közműveket kiépítették.

Nagybudapest kialakulásának szükséges előfeltételei, hogy meglegyen a kellő közlekedési hálózat és a közművekkel való ellátottság. Megoszlanak a vélemények, hogy Nagybudapest kialakítása szempontjából elengedhetetlenül szükség van-e a közigazgatás centralizációjára. Kétségtelen, hogy még ha meg is történik ez a központosítás az autonómia keretén belül, a közigazgatásban erősen kiépített helyi szervek létesítésére lesz szükség. A közigazgatás egységesítése nem könnyíti meg a fennálló problémák megoldását.

Célravezetőnek látom, ha a közmunkák tanácsának eddigi feladatkörét kiegészítjük azzal, hogy a környéki városok és községek közművekkel való ellátását megfelelő anyagi fedezet rendelkezésére bocsátása mellett biztosíthassa. A tanács amúgy is — amint már mondtam — a főváros és a környék egymásrautaltságának szem előtt tartása mellett végzi munkáját s mindig arra gondol, hogy ez a két tényező az ország fővárosának alapvető tényezője s csak harmonikus együttműködésük alakíthatja ki Budapestet, a

metropolist. A szükséges anyagi fedezet biztosítására a környéki városok és községek költségvetései, közműlétesítési költségeinek a tanács által való összegyűjtése távolról sem látszik elegendőnek, feltétlenül kellene valamilyen külön állami hozzájárulás. Minderre természetesen csak a háború után kerülhetne sor, de akkor például akár a telekértékelés bevezetésével, milliárdos nyeresémi-kölcsön segítségével elő lehetne teremteni a peremvárosok és községek közműveinek megépítéséhez szükséges fedezetet.

Ha a meglévő adottságokat számbavesszük, azt hiszem, Nagybudapest legjobban kifogásolt közlekedése van aránylag a legtűrhetőbb biztosítva. A vízművekkel való ellátás már rendkívül nagy hiányokat mutat és csatornázása úgyszólván alig van. Mindenekelőtt szükséges tehát az előbbi két hiány megszüntetése, továbbá az egész nagyváros területén az utak kiépítése s végül a közlekedés javítása a gyorsvasút kiépítése útján. Ha ezeket a szükségleteket megoldják, a többi automatikusan utána jön. Iskolák, kórházak, közintézmények létesítése úgy is nagyrésztben a kormányhatóság szándékától és engedélyétől függ. Ezért a közigazgatás központosítására pillanatnyilag szükség nincs.

A fővárosra csatolandó peremvárosok és községek, valamint Budapest határa közti lakatlan területek, véleményem szerint még a háború utáni fellendülés éveiben sem fogják egyhamar beépülni. Legnagyobb részét azért, mert ezek a területek közművekkel nincsenek ellátva, tehát a hatóságoknak nem érdekük, hogy az építkezést itt engedélyezzék, hanem a közművekkel ellátott, de már elavult beépítési területeken — a Józsefvárosban, Ferencvárosban, a Belváros déli részén és Óbuda legújabbán rendezett területén — szorgalmozzák az építkezést. Csak ezeknek a területeknek újbóli beépítése után kerülnék sor a perifériákra való építkezésre. Ezzel szemben viszont a kispénzű, de építési szándékozó lakosság a rendelkezésre álló kis tőkével nem építhet a drága közművekkel ellátott belterületeken, hanem a környéken igyekezik majd elhelyezkedni, ilymódon a peremvárosok és községek további nagy fejlődésére lehet számítani. Ez a fejlődés nem egészségtelen, mert hiszen elsősorban levegős, higiénikusabb megélhetést biztosít a fővárosban dolgozó lakosságnak. Vigyázni kell azonban arra, hogy a környékbeli községekben legnagyobb részét csak kertes családi házakat építhessenek. A peremvárosok fejlődése már csak azért is be fog következni, mert hiszen az egész világon, Berlinben, Londonban éppen úgy, mint Newyorkban, ez a módszer a fejlődés útja. Ma már a városok felhígítása a városfejlesztés ideális eszköze.

Igaza van a polgármesternek Nagybudapest megalakításával, mert hiszen ennek megakadályozása a fejlődés eltorlaszolását jelentené. Igaza van azonban az alispánnak is, aki a megyei autonómiát és az abban rejlő igen nagy értékű nemzeti erőt és öntudatot félti. A vitára azonban szerintem nincs szükség, mert hiszen a közmunkák tanácsa eddigi feladatkörének kiegészítésével és természetesen a megfelelő anyagi feltételek biztosítása mellett megoldhatja a problémát, legalább átmenetileg, és ez az idő és módszer igen alkalmas lesz arra, hogy az egyébként is nélkülözhetetlen előkészítő munkálatok megvessék a magyar birodalmi főváros alapjait.

Hiltl Dezső építészmérnök, ny. műegyetemi tanár, a fővárosi közmunkák tanácsának tagja a következőkben foglalta össze álláspontját:

Nagybudapest problémájának megoldásánál, véleményem szerint, a technikai szempontok azok, amelyek fontossá tennék az egyesítést. Ezeket a technikai problémákat azonban már részben megoldották azáltal, hogy Budapest környékét is a közmunkatanács hatáskörébe utalták. E hatáskör keretében a tanács már nagyrésztben fel is mérte ezeket a városokat, beépítésüket meghatározta és megállapította, hogy egyes területeken milyen magasságú épületeket szabad emelni. Természetesen a közmunkatanács munkaköre csak igen korlátolt s a tanács szerepének nagyobb mérvű kiterjesztésére lenne szükség, hogy Nagybudapest problémájának megoldását elláthassa. Ugyancsak növelni kellene a technikai személyzetet is, mert ez mai létszámában nem elegendő a feladatok elvégzésére.

Ha már Budapest megnagyobbításáról van szó, célszerűbb lenne inkább csak a fővárossal összeépült településeket csatolni a fővárosra. Elsősorban Mátyásföldre, Sasalomra, Rákospalotára, esetleg Újpestra, Kispestre gondolok itt, egyszerűen mindazokra a községekre, amelyek már összeforrtak a közigazgatásilag vett Budapesttel. Természetesen ebben az esetben is nagyobb összegű adókat csak a városok, másképp az elcsatolt községek



Magas nivó
változatlanul olcsó szabott áron

HALÁSZ DEZSŐ női divatházában
Rákóczi-út 54.sz

Bevezetési a Vöröskereszt javára 1%

női ruhák,
női kabátok,
bundák, ballonok, stb

Érintené ezeknek a városoknak és községeknek lakóit is, akik éppen azért vonultak a környékre, hogy ne legyenek budapesti lakosok, mert hiszen a környéken olcsóbb az élet, mint a fővárosban. Légtől tekintetbe kell venni az elcsatolandó községek félelmét is, hogy elvesztik autonómiájukat és sok helyi kérdésben olyanok döntenek majd, akik az ottani viszonyokat egyáltalában nem ismerik.

A városiasság szempontjából a fővárost övező településeknek igen jelentős hiánnyal vannak, ilyen például a vízvezeték és a csatornázás hiánya, ez azonban önállóan, a falvak és városok önerejéből nem oldható meg, de véleményem szerint nem bírni el a közműlétesítési költségeket a főváros költségvetése sem. Itt tehát mindenképpen állami támogatásra lesz szükség. Műszaki szempontból több városnál és falunál nagyobb akadályok lesznek, különösen a csatornázásnál, mert a terepnek sok helyen kicsi az esése. Az akadályok azonban, ha költséges műszaki megoldással is, de kiküszöbölhetők. Rendezni kell majd a közlekedést is. Itt a gyorsítás és a járatok sűrűsége a fontos szempont, továbbá hogy a helyi járatok eljussanak a főváros központjába, illetve hogy gyorsvasút formájában keresztüljeljék a fővárost. Végül rendezni kell a vízvezeték-hálózat hiányait is. Mindezek a problémák nagyrésztben megoldhatók a fővárosi közmunkák tanácsának keretében is, abban az esetben, ha módot talál a tanács hatáskörének erőteljes kibővítésére.

Paulheim Ferenc építészmérnök, a főváros törvényhatósági bizottságának tagja, a városrendezési problémák egyik igen alapos és részletes ismerője, különösen a műszaki problémákra mutatott rá a következőkben:

Sajnálattal tapasztalom, hogy a vármegye és a főváros közt ellentétek keletkeztek Nagybudapest megvalósításának kérdésében. Szerencsém, ha az ellentétek békésen elrendeződnek és a két fél meg egyezéssel rendezné a szövevényes problémát.

Nagybudapest gondolata 50 éves, s négy fázisban már meg is oldották. Az első fázis a városrendezési rész volt. A kényes és nehéz kérdésben az egység megvalósult azzal, hogy ezen a téren törvényileg a közmunkatanács hatásköre alá rendelték Budapestet és a környékét is. Mint ismeretes ugyanis, Nagybudapest területén a közmunkatanács egyformán kezeli és szabja meg a beépítési módokat, az építési szabályzatot stb. Közlekedési szempontból ugyancsak megalapozották az egységet, hiszen Budapest vidékének közlekedését jelenleg legnagyobb részben már a Beszkiart és az érdekkörébe tartozó Hévíz útja el. Rendőri szempontból is megvalósult ugyanaz az egység a vidéki rendőrség államosításával és a közvetlen környék rendőrfőkapitányságának a budapesti rendőrfőkapitányság alá utalásával. De más tekintetben is szorosan összefügg Budapesttel ez a környék. Így például a közegészségügy terén majdnem minden esetben a fővárosi kórházakat veszik igénybe a környéki lakosok is. A peremvárosok és falvak lakossága Budapestre jár dolgozni, reggelként felkerekedik az egész környék, hogy vonattal, Hévíz vagy villamoson eljusson hivatalába, vagy munkapadjához s este térnek ismét vissza otthonukba. Ez is bizonyítja, hogy az élet már megoldotta Nagybudapest problémáját.

Legutóbb felvetődött a közigazgatás központosításának kérdése. A közigazgatás célja és feladata ugyanis az lenne, hogy kövesse az életszabta követelményeket. Mivel a fejlődés összeforrasztotta a két tényezőt, célszerű lenne közigazgatásilag is összeforrasztani, hogy elősegítsük és meggyorsítsuk a fejlődés természetes útját.

Minderre azonban még igen sok idő kell. Ha a külföldi világvárosok fejlődését nézzük, azt tapasztalhatjuk, hogy a fejlődéshez külföldön is évek, sőt évtizedek kellettek. Nagyberlint például 1920-ban iktatták törvénybe s a teljes egység csak 1936-ban valósult meg. Londonban még

hosszabb ideig tartott a fejlődés, Párisban pedig az egységesítési folyamat, jóllehet már régen megindult, még ma is sem fejeződött be. A tapasztalatok azt mutatják, hogy az egészséges megoldás először is a technikai, műszaki problémák sorra vétele s mindezek betetőzésekképpen végül is a közigazgatás centralizációja. Azt hiszem, hogy a fejlődésben Budapest sem lesz kivétel és még hosszú idő eltelik, míg Nagybudapest problémája végleg rendeződik.

Érdekesége Nagybudapestnek, hogy a fővárosra tervszerint hat nagy várost és 19 községet csatolnának. A peremtelepülések lakosságában az utolsó években még az amerikai mértéket is túlszárnyaló duzzadás történt, aminek következtében a hat peremváros ma az ország legnagyobb városai közé tartozik. Különösen az utóbbi hónapokban öltött nagy arányokat a népesedés. Eddig vidékről 4-6-8 ezren jöttek fel évente erre a területre, tavaly ez a szám eggyeszerre 45 ezerre emelkedett. A gyors fejlődés oka, hogy a vidékről felszivárgók Budapesten nem találván viszonyukhoz mérten megfelelő helyet, a peremvárosokban és falvakban telepedtek le, viszont az ipar, amely mindig a fővárosba vonzotta az embereket, az elmúlt hónapokban teljesítőképességét nagymértékben fokozta s ebben a gyors ütemű munkában rengeteg emberre volt szükség. Amikor a fővárosi közmunkák tanácsának hatáskörét kiterjesztették Budapest közvetlen környékére is, a letelepülés egysége megindult a tanács hatáskörén kívül eső, Budapesttől aránylag távoli falvakba és községekbe is. A jelenségnek oka abban keresendő, hogy a tanács Budapest közvetlen környékén is városrendezési követelményeket írt elő az építkezéseknél, tehát az építés itt is megdrágult.

Ez a jelenség is mintegy utal Nagybudapest problémájának országos jelentőségére, de egyáltalán figyelmeztető is, hogy a kérdést csak az egész országra kiterjedő egységes rendezéssel lehet megoldani. Nagypáris létesítésénél ugyanez az előbb említett letelepítési anomália mutatkozott, amit az illetékesek úgy gátoltak meg, hogy Páris széles ívben erdő-övezettel vették körül. A megoldás részint egészségvédelemi szempontból is szerencsés volt, továbbá azáltal, hogy megtiltották az erdőben és az erdő körül a letelepedést, elejét vették a további kiszivárgásoknak.

Sokan kifogásolják, hogy a fővárosra csatolandó városok és községek között nagyterjedésű lakatlan területek vannak, amelyek még a háború utáni gyors fejlődés következtében sem épülnek majd be. Erre a beépítésre nincs is szükség, mert a jövő Nagybudapestje tipikus csillagváros lesz. A főváros jelenlegi területén jelentékeny zöldterületek vannak s a duma fekvés is rendkívül szerencsés. Az állandó észak-nyugati helyi szél a pilisi hegyekből jó levegőt hoz a városba. A kialakítandó Nagybudapestnél sem szabad mellőzni a zöldterületeket, s a főváros mai közigazgatási határa, valamint a peremközségek közti beépítetlen területet parkosítani és erősíteni kell. Ideális csillagvárost kell kialakítani, amely egészségvédelmi szempontból is megfelel minden követelménynek. Sajnos, egyes helyeken már ma is hiányzanak a zöldterületek, így például a Csepel-szigettől keletre. Ahol ez a hiány mutatkozik, zöldterületekből ékeket kell venni a gyártelepek és lakóházak közé, hogy mindenütt legyen levegője a városnak.

A fővárosra igen nagy műszaki problémák várnak még Nagybudapest kialakításánál. A peremvárosokban és községekben az utcáknak alig egy tizedrésze van kiköveve, Budapesten viszont az utcák ötven százalékát ellátták már kövezettel. Sok a tennivaló a közlekedés javítására is. Ebben a kérdésben az irányító szempont a távolsági, a helyi és a környéki forgalom szétválasztása. A távolsági forgalom számára két pályaudvart létesítenek

AUGUSZTUS ELEJÉTŐL legkellemesebb a nyaralás
SZOVÁTÁN, BORSZÉKEN és TUSNÁDON

biztosítsa szobáját és autóbusz helyét

RAPID utazási irodánál, Harmincad-u. 2. Tel.: 380-321, 380-374

FERENCJÓZSEF KESERŰVIZ

Budapesten, az egyik a pesti oldalon a Hungária-körúton, az Andrássy-út és a Thököly-út között lesz, a másik a budai Szent Imre-pályaudvar valamivel beljebb a mai kelenföldi állomásnál. A környékbeli forgalmat négy pályaudvarra vezetik be, amelyek nagyrészt a mai budapesti pályaudvarok helyén épülnek majd. Az egyik a nyugati, valamivel kívülebb a mostani pályaudvarnál, azután a keleti pályaudvar, a ferencvárosi pályaudvar és egy budai pályaudvar a mai délvasút környékén. Erre a négy állomásra futnak be majd a környékbeli vonatok, amelyeknek közvetlen kapcsolata lesz a gyorsvasúttal. A Hév a környékbeli forgalommal összeolvad és a mai különálló Hév-pályaudvarokat egyesítik a létesítendő négy pályaudvarral. Természetesen a Mávnak villamosítani kell az egész környékbeli forgalmat. Ami a csatornahálózatot illeti, Budapest külső főcsatornája is csak most épült s az át-emelő berendezések is csak kis ideje készültek el. Itt még óriási munka vár a fővárosra.

— Meg kell említeni, hogy a főváros-hoz csatolandó 25 város és község katolikussága jelenleg az esztergomi, váci és székesfehérvári egyházmegyékhez tartozik, Budapest katolikusságát pedig az érseki helynök kormányozza. Kézenfekvő tehát egy olyan megoldás, amely a főváros lakosságának zömét alkotó katolikusokat egy fennhatóság alatt egyesíti. Az egyesítés során talán teljesülne a főváros katolikusságának az a kívánsága, hogy a hercegprímás jöjjön Budapestre lakni.

— A főváros Nagybudapest megvalósításától a zsidóság befolyásának háttérbe szorulását várja. Budapesten jelenleg a lakosság 25 százaléka zsidó, a környék lakosságánál ez az arány jóval kedvezőbb. Itt mindössze 6 százalék a zsidó lakosság. Nagybudapesten tehát körül 16—17 százalékra csökkenne le a zsidóság arányszáma. Remélhető, hogy ez a csökkenés befolyásolja majd a főváros lelki arculatát is és megerősíti keresztény magyar polgárságának táborát.

(Cikksorozatunkat folytatjuk.)