

KÖRNYÉKRENDEZÉS

A PÁRIZSI PÉLDA

A NAGYVÁROS környéke két tényezőből tevődik össze: az egyik a nemzetközi jellegű külváros és a másik a városhoz tartozó természeti és kultúrértékek. Ez a két tényező egymással ellentétben áll. A külváros rendszertelen és csunya terjeszkedésével megtámadja és gyakran elpusztítja a természeti szépségeket. Apró viskók, rozzant házak, félszerek, szegényes kerítésekkel körülvett piszkos udvarok penészgomba módjára szaporodnak, körülveszik a kastélyokat, parkokat, erdőket, ellepik a folyópartokat. Egyszer csak arra eszmél a város, hogy tíz-húsz kilométer körzetben már nem talál semmit a régi szépségekből, amit ez a mérgező terjeszkedés megkímélt volna.

Ki ne ismerné a külvárosok e nemzetközi képét, bérkaszárnnyákkal vegyes viskók tömegét, szennyes udvarokat száradó rongyaikkal, sáros utakat, kormos, bűzös ipartelepek környékét? Alig akad nagyváros, mely ne volna körülveve ilyen szegénygyűrűvel. Néhány évtized előtt, amikor a főközlekedési eszköz még a vonat volt, a külváros nem tűnt annyira szemünkbe. A vonat átrobogott rajta, az utasok már készülődtek a kiszálláshoz, legtöbbször csomagjaikkal foglalatoskodtak és nem figyelték a külváros szomorú látványát. Az utóbbi időben a helyzet lényegesen megváltozott. Az autó tömegközlekedési eszköz lett. Megjelentek a magánautók között az autocarok. Utazók tömegei járják autóval az országokat. Kint a szabad úton, zavartalan szép tájakon át, nagy iramban haladnak a kocsik, de amint megközelítik a nagyvárost, mindjobban belekerülnek a külváros fojtogató gyűrűjébe. Az autó csak lassan haladhat és utasa, aki kíváncsian várja a nagyváros látványát, első benyomásként a külváros nemzetközi, sivár hangulatát kapja. Tekintete kopott házak tűzfalaiba ütközik. Meglátja a szegényes rongyokba burkolt szintelen nemzetközi piszkot.

Némely országban már nagy gondot fordítanak arra, hogy a városból kivezető útvonalakat mentesítsék a külváros szomorú látványától. A módszerek különbözők. Vagy elkerülik a legcsunyább negyedeket, vagy kihalásznak belőlük széles utakat és növényzet spanyolfalával takarják a dísztelen városrészeket. Bármely megoldást választják is, az orvoslás csak külsőleges. A csunya település tovább folytatódik és az átkos ragály terjeszkedik az ország belseje felé.

A külváros problémája azonban nemcsak városszépészeti kérdés, hanem főképpen városgazdasági és szociális hibák kivetítődése. Nem

véletlen az, hogy a külváros nemzetközi fogalom, hogy ez a terjeszkedés minden nagyváros körül többé-kevésbé egyformán mutatkozik. Nem nevezhetjük a mai idők városbetegségének. Minden időkből körülvette a gazdag várost az elhullatott falatra leső szegények tábora. Legjellemzőbb volt ez a középkorban, mikor a szegénység kiszorult a városból és az erődfalakon kívül telepedett le. Akkor is a gazdasági berendezkedés jellemzője volt, ma is az. A városrendezők parazita-városnak nevezték. Bármennyire meglepően találó a kifejezés, mégis félreismerésre ad okot. Parazitajellegű a külváros, mert a város közigazgatási határain túl letelepült osztály a városból él, annak kulturális berendezkedéseit élvezzi, értve alatta főként a kórházakat és iskolákat, de ugyanakkor adóját nem a városnak rója le. Mégsem fedí a parazita szó a külváros lényegét, mert a külváros nem a város testéhez tapadó idegen test, hanem a város jelentékeny gazdasági erőinek rossz elhelyezkedése. Ezen a helyzeten kívántak segíteni a nagyvárosok azzal, hogy kiterjesztették közigazgatási határaikat és ezzel magukba olvasztották a külső letelepedetteket. A módszer azonban nem bizonyult célravezetőnek. Megrendszabályozták új közigazgatási határaikon belül az építési tevékenységet és igyekeztek az új területeket közművekkel és jobb utakkal ellátni, de a jobb közlekedés lehetővé tette, hogy a városi terheket elviselni nem tudó réteg, megint csak a városon kívül, most már az új határokon túl, telepedjék le. Különösen elharapódzott ez a terjeszkedés a háború utáni években. A pénz értékének bizonytalansága arra ösztönözte a kispolgárt, hogy bankbetét vagy ládafia helyett ingatlanba fektesse pénzét, bármennyire kevés volt is az. Fokozta ezt a törekvést a háború utáni lakáshiány és lakásdrágaság is. Az a különös helyzet állt be, hogy egy rossz városi lakás párhónapi lakbéréből vagy a „jelépési díj”-ből a lakó a városon kívül már vásárolhatott egy apró telket, ahol nem terhelték városi adók és nem korlátozták építkezését városi rendszabályok. Az apró ingatlanokban mutatkozó kereslet maga után vonta a város határain kívül lévő nagyobb telkek feldarabolását. A nagyméretű újabb külvárosi terjeszkedés gazdasági hátrányait és a városkörnyéki szépségek elpusztulásának mérhetetlen kárát úgyszólván minden nagyváros felismerte. Felmerült újra a városhatár kiterjesztésének szükségessége. Nálunk ebben az időben született meg Nagy-Budapest gondolata; ez volt alapja Gross-Berlin megteremtésének, ezért írtak ki 1919-ben tervpályázatot Nagy-Párizs rendezésére. Ezeket a törekvéseket még a terjeszkedés gondolata hatotta át, a bekövetkező dekonjunkció azonban gyökeresen megváltoztatta a felfogást. Ma a cél már nem a terjeszkedés elősegítése, hanem a telepedések korlátozása.

A tapasztalatok azt mutatták, hogy a városhatár kiterjesztése nem oldja meg a kérdést. A megnövekedett városterület a külvárosias terjeszkedés megismétlődését vonhatja maga után, utak és közlekedések javulásával megint beáll a régi helyzet és a városi terhektől menekülő legsoványabb réteg újra a határokon túlra telepszik le. A városszállón lévő ipartelep munkása kerékpárjával 10—15 kilométert is megtesz naponként azért, hogy olcsó telken, olcsó építkezéssel, városi terhek nélkül, saját házában lakhassék. Számot kell vetnünk azzal, hogy ez a törekvés mindenkor fenn fog állni. A városi polgárság legszélesebb

rétégenek ez az expanzív törekvése a nagyváros terjeszkedésének állandó erőtenyezője. Városhatárkiterjesztéssel csak az esetben lehetne ezt az erőt elfolytatni, ha oly nagy mezőgazdasági terület venné körül a várost — a közigazgatási határon belül —, amely már nem alkalmas arra, hogy azon keresztül naponként átutazzon a városban dolgozó, de határain túl tanyátütő munkás. A mai közlekedés mellett az ilyen város átmérője legalább 50—60 km lenne és a közigazgatás gyökeres átrendezését tenné szükségessé. Még bonyolultabbá teszi a kérdést az, hogy a városokat körülölelő területen önálló falvak és városok vannak. Kérdés tehát, hogy a városhatár kiterjesztésének ily nagymérvű s a jövőben még mindig kétségessé válható eredménye megéri-e a kiterjesztéssel járó áldozatokat. A legújabb gyakorlat más megoldást keres. A város nem változtatja meg közigazgatási határait, hanem módot keres arra, hogy beleszólhasson környékének telepedési kérdéseibe. A város tehát nem területileg, hanem h a t á s k ö r i l e g terjeszkedik. Hatáskörének kiterjesztését pedig arra használja fel, hogy a városias telepedés terjeszkedését korlátozza. Nyilvánvalóan veszedelmes jog ez. Nemzetpolitikai szempontból nagy haladást jelent, hogy a nincstelen városi polgárság saját otthonhoz jut. Kikerül a belső város nyomorult bérkaszárnnyáinak szellőzetlen és aránylag igen drága lakásából. Gyermekait, bármilyen nyomorult viskóban is, de kint neveli jobb levegőn, közelebb a természethez, a saját föld, ház, kis kert szeretetében. El kell ismerni ennek a törekvésnek jogosságát és hasznosságát. Másik oldalról figyelembe kell venni a város gazdasági berendezésének védelmét, a külváros lakóinak nyomorúságos helyzetét és az apró telkek egészségügyi veszedelmeit. Nyilvánvaló, hogy a csatornázatlan, apró telkekből álló városkörnyéki település közegészségügyi veszedelem fészke, mert a kutakat és az egyes házak szennygödreit csak néhány méter távolság választja el egymástól. Már pedig a határokon túl fekvő telepedések általában csatornázatlanok, útjaik porosak, burkolatlanok és ezzel igen leromlik az az egészségügyi előny, hogy távol vannak a város szennyezett levegőjétől és alacsony építésmódjuk folytán a lakásokba több fény hatol. Az olcsó és hatóságilag nagyon kevés ellenőrzött építkezések legnagyobb százaléka, főképp a hiányos szigetelés következtében, amúgyis egészségtelen.

A HÁBORÚ UTÁN VILÁGSZERTE bekövetkezett építkezési prosperitás alatt a környéktelepülések alacsonyrendűsége nem volt olyan szembeötlő, mint a néhány év után beállott gazdasági romlás idejében, amikor a környékbeli telepedés számbelileg alig csökkent, minőségileg azonban erősen romlott. Rossz közlekedésű, mezőgazdasági szempontból leggyengébb minőségű földeket osztottak fel, ahol gyakran még az ivóvíz sem volt megfelelő. Ekkor ráeszméltek a nagyvárosok arra, hogy a környékbeli telepedések ügyét rendezni kell.

A környéktelepedések veszedelmes elharapódzására legjellegzetesebb példa Párizs.

Ennek a városnak a közigazgatási területe aránylag igen kicsi, határa az a körút, amely a múlt században épített és azóta lebontott katonai erődítmények helyén létesült. A város egész területe sűrűn

beépült, belsejében úgyszólván nem maradt hely, ahol a háború után a főváros felé özönlő tömeg letelepedhetett volna. A franciák igen liberálisak a magántulajdon jogainak védelmében. Már a város területén belül is alig korlátozzák az építkezést, a város határain kívül pedig úgyszólván teljes szabadsággal építkezhetett mindenki kedve szerint.

Párizs környéke ezért az építési anarchia képét mutatja. A legteljesebb rendszertelenséggel, út- és csatornahálózatoktól függetlenül épültek a legkülönbözőbb földszintes és többemeletes házakkal vegyes városrészek; műhelyek és gyárak váltakoztak üres telkekkel, szemétdödrökkel és mezőgazdasági területekkel. Ez a terjeszkedés a dekonjunktura idején is folytatódott, csak silányabb minőségben. Pusztulás felé közeledett Párizs gyönyörű környéke.

Megalakították 1928-ban a környékrendező főbizottságot, mely elsősorban megállapította a rendezésre szoruló környék terjedelmét. Igen egyszerűen. A főváros gyakorlati középpontjától, a Notre Dame templom tornyától, 35 km sugarú kört vontak. Ezen a területen 656 községben 6·3 millió lakos él. Elképzelhető, hogy ily terület városrendezési feldolgozása milyen munkát jelentett. Ha a bizottság egy-egy községgel átlag csak 10 napig foglalkozott volna, akkor még ma is a feldolgozásnál tartanának. Ezért törvényerővel kötelezték az egyes községeket, hogy városrendezési terveiket készítsék el. A 100 tagú bizottságnak az volt a feladata, hogy a községek rendezési terveit közös nevezőre hozva, azokat végül is Párizs érdekeinek rendelje alá.

Igy készítették el a nagy, 70 km átmérőjű körterületnek rendezési tervét. A legfontosabb szerepet az országos közlekedésnek Párizsszal való helyes összekapcsolása játszotta. A második főszempont a telepedés korlátozása volt. Ez tulajdonképpen minden környékrendezés lényege. Ezért érdemes vele kissé részletesebben foglalkozni.

A kijelölt terület akkora, hogy azon az eddigi építési szabadsággal 200 millió lakos helyezkedhetett volna el. A rendezés célja, hogy ezen a területen ne engedje szétszóródni az építési tevékenységet. Így elérhető, hogy az egyes helyekre irányított település el tudja látni önmagát közművekkel és az építkezésektől eltiltott területen a természeti szépségek megmaradjanak mai állapotukban.

Az 1932-ben hozott törvény kötelezte az egyes községeket, hogy megjelöljék városias kialakításra szükséges területeiket, mely azonban nem lehet nagyobb, mint amit a község igazolt költségeireten belül 15 év alatt közművekkel és közintézményekkel el tud látni. Igazolnia kell tehát, hogy 15 év alatt mennyi utat, csatornát, vízvezetékét és világítási hálózatot képes kiépíteni, hány iskolát, kórházat és telephelyt tud létesíteni. Ezeknek a lehetőségeknek megfelelően hasítják aztán ki azt a területet, amelyen a községnek építkeznie szabad és amelyre vonatkozólag szabályozási terveit el kell hogy készitse. A községi terület többi része mezőgazdasági megművelés alatt marad, azon építkezni nem szabad. Ez a rendelkezés felbecsülhetetlen eredményt jelent, lényeges eredményt, közhatóság pénzáldozatának igénybevétele nélkül.

A környékrendezés tehát nem egyéb, mint helyes energiagazdálkodás megteremtése a környék építési tevékenységében. Nagy területre szétszórt települési energiák helyes góckba való egyesítése. Ez az intézkedés természetesen drágulást idéz elő az építési telkek piacán, mert a kínálatra kerülő telkek mennyiségét körülbelül tizedrészére csökkenti. Ügyelni kell tehát arra, hogy ez a telekdrágulás ne szorítsa az építési tevékenység egy részét az újabb határokon túlra. Az egyetlen védekezési mód: a főváros hatásköre alá vont terület megfelelő nagyságú megállapítása. A határokon túl lévő terület oly távol legyen a fővárostól, hogy telepedés szempontjából már számításba ne jöhessen.

Az építési energia kiáramlásának veszedelmét még jobban fokozzák az építési korlátozások, melyek pedig nélkülözhetetlenek az általános rendezési terv kapcsán, egyrészt az egészségügyi követelmények, másrészt a környék övezeti beosztása miatt. Hozzá tartozik ugyanis a főváros helyes életműködéséhez, hogy sokféle követelmé-

nyének kielégítése szerint más és más irányba, különbözőképpen rendezze a környékét. Gyárövezetével kapcsolatban szükség van pl. a munkások letelepedésére alkalmas községekre. A főváros kereskedelmi ütőereivel kapcsolatban ipar- vagy bányavidék kifejlesztése kívánatos. A főváros vízi- és szárazföldi közlekedése, kereskedelmi élete, sportélete, kiránduló- és idegenforgalma megfelelő környékövezet kifejlesztését kívánja. Az általános szabályozási terv és az építésügyi előírások a környékbeli csatlakozó övezetek lassú kikristályosodását idézik elő. Ezt a folyamatot az utak és közművek központi irányítású kiépítésével lehet siettetni.

A beépítési módokat ezek szerint a környék övezeti jellege, egész általánosan pedig az egészségügyi követelmények és a passzív légvédelem állapítják meg. Az övezeti előírások természetesen az építkezések drágulását eredményezik. Gazdasági terhet ró úgy a magányosra, mint a közületre a passzív légvédelem is, melynek alapelve, hogy a település lehetőleg alacsony és ritkásan elhelyezett épületekből álljon, távol a főforgalmi utaktól. A főforgalmi utaknak egyébként is követelménye, hogy a települések ne szorítsák össze. Az övezeti és légvédelmi előírások az építkezést lényegesen megdrágítják és ezáltal előidézik a kiáramlásra való törekvést, amit nem lehet mással ellensúlyozni, mint a szabályozásba vont terület nagyságával. Ha a szabályozásba és korlátozásba nem vont terület közlekedésileg könnyen elérhető, akkor megindul az építési energia kiáramlása, a környékrendezés elerőtlenedik és éppen az ellenkező hatást éri el. A közvetlen környék elsorvad, a távolabbi — határokon túli — környék rendetlen fejlődése megindul, ami felmérhetetlen gazdasági kárt és közlekedési csődöt eredményez. A környék övezetei nem kristályosodnak ki, a befektetett közművek kihasználatlanok maradnak, az előírások a molesztálás jellegét veszik fel és a környék rendezetlensége nagyobb lesz, mint volt. A hatásköri terület nagyságát nem a város lakosainak száma, hanem az utak használhatósága és a közlekedési járművek sebessége szabja meg. Ez a tapasztalat irányította a franciákat, amikor Párizs környékének rendezési területét 70 km átmérőjű kör területében állapították meg.

Tíz évbe telt, amíg kellő előkészítés után kidolgozták és törvényerővel megállapították a párizskörnyéki általános szabályozási tervet. Az utolsó években a közmunkákat már az általános tervbe illesztve végezték el. A munkálatok sorrendje azonban ma sem szisztematikus.

A munkanélküliség enyhítésére elrendelt közmunkák sorrendjében nem a szabályozási tervvel egyidejűleg megállapított munkamenet volt az irányadó. Ez csak harmadsorban jött számításba. A munkálat helyének megválasztásánál első szempont volt, hogy a munkanélküliség enyhítésére melyik vidék szorult rá legégetőbben. A második tényező leginkább politikai jellegű volt: hogy melyik vidék képviselője volt ügyesebb, befolyásosabb, illetve politikailag kedvezőbb helyzetben. Bár így — különösen az utak építésénél — meglehetősen rendszerelenség uralkodik, a kiviteli módokat mégis az egységes szabályozási terv szerint hajtják végre. A Párizsból kivezető főútvonalakat a környékrendezési terv igen nagyvonalúan állapítja meg. Csak öt főút-

vonalat vesznek fel a szabályozási tervbe. A város közigazgatási határára végigfutó katonai körútból indulnak ki és szélességük 100 és 120 m között váltakozik. Ma még nem építik ki az utakat teljes szélességben, mert a forgalom nem igényli. Az út régi nyomvonalát lehetőleg megtartják, főleg ott, ahol az utat árnyas fasor szegélyezi. A fákat mindkét oldalon meghagyják és az egyik fason túl még egy, a régi útvonal szélességének megfelelő másik utat építenek. Ezáltal az új útvonal közepén áll a régi fasor. Ahol a helyi forgalom megkívánja, ott a főforgalmi kettős-út mellett, jobbról-balról egy-egy helyi utat is építenek. A kivezető utaknál tehát a jövőben legtöbb helyen négy útvonal fut majd egymás mellett, növénysegéllyel elválasztva. A főútvonal 100 m szélességet minden esetben fenntartják. Amennyiben még nincs szükség kisajátításra, úgy csak építési tilalommal védik ezt a szélességet, a jövőbeni kiépítés érdekében.

A nagyarányú kisajátítások lebonyolítására új módszert vezetnek be, ami a mi viszonyainkra is átültethető lenne. A kisajátítandó ingatlan értékét bizottság állapítja meg. Amennyiben az ingatlan adóvallomás szerinti értéke kisebb, úgy nem a becslési értéket veszi figyelembe, hanem az adóvallomás szerinti értéket. Az ingatlantulajdonost nem készpénzzel kártalanítják, hanem bónokkal, — szabályozási értékpapírral — ami törvényes százalékkal kamatozik és forgalmi értéke van. A hatóság köteles 15 év alatt az értékpapír névértékét kifizetni, vagy helyette beépítésre alkalmas ingatlant adni.

Például: a szabályozási terv egyik útvonala keresztülhasít egy telektömbön és beépítésre alkalmatlanná teszi az ottlévő összes telkeket. A hatóság ezeket kisajátítja és a tulajdonosokat értékpapírral kártalanítja. Az értékpapír mindenkor tulajdonosának elővételi joga van az újonnan kialakított telkekre. Ez az oka annak, hogy az értékpapír néha névértékénél magasabb áron cserél gazdát. A hatóság a régi felépítményeket lerombolja, az új utat kiépíti és az új telkeket áruba bocsátja. Nagyobb területen keresztül vitt szabályozás után a megmaradó telkek értéke nagyobb, mint a kisajátításért adott papirok értéke. Ezzel a hatóságnak visszatérül a kifizetett kamatok összege, sőt rendszerint az út- és közműépítés költsége is kitelik. A számítások azt mutatják, hogy 1 millió tőkével olyan szabályozási terv vihető keresztül, amihez a múlt törvényadta rendelkezései alapján legalább 20 millió forgótőke kellett volna. Ilyen pénzügyi elgondolások alapján a magányosok kára és nagyobb áldozata nélkül — még francia viszonylatban is — igen nagyarányú szabályozásokat és útépitéseket tudnak keresztülvinni.

Elméletileg ezt a módszert mi is nagyon jól fel tudnánk használni. Tegyük fel pl. a következőt: Óbudán van valakinek egy keskeny teleksávja. A szabályozási terv széles útvonallal hasítja keresztül az egész telektömböt, s a szóbanforgó telket is. A telektömbön már áll egy-két értékesebb ház, a régi szabályozási vonal mentén. A meglévő házak lebontása és az új telkek kialakítása oly nagy forgótőkét igényelne, hogy a város még hosszú ideig nem tudja végrehajtani a telektömb kisajátítását. Az építkezés a régi vonalon a szabályozás miatt el van tiltva. A kisajátításhoz csak forgótőkére lenne szükség, mert a széles

útvonalon újraosztott telkek értéke jóval meghaladja a kisajátítás költségeit. A forgótőke hiánya azonban megakadályozza a végrehajtást. A fejlődés megáll és a telektulajdonos ingatlanértéke kamatozatlanul hever. A telkek kommasszálása, — egyesítése és újraosztása — amire a törvény módot ad, gyakorlatilag igen nehezen vihető keresztül.

Ezt a nehézséget a kisajátítási értékpapír — amire fedezetet maga az ingatlan ad — áthidalja. A teleksáv tulajdonosa eladja telkét, értékpapír fejében. Ettől kezdve tőkéje kamatozik, mindaddig, amíg a bontás és újraosztás befejeződött. Ha időközben az értékpapír tulajdonosának készpénzre van szüksége, az ingatlanpiacon értékesítheti papírját, valószínűleg felárral, mert hiszen az új városrész ingatlanaiban jóval nagyobb kereslet mutatkozik, mint a jelenleg építési tilalom alatt álló ingatlanok iránt. Ez a gyakorlati, emberséges és igen észszerű eljárás Párizs környékén nagyszerűen bevált.

Sajnos, a hiányzó forgótőke pótlásáról nálunk még ily módon nem gondoskodtak. Inkább azt a módszert követik, hogy a szabályozási terv rovására nem merik a telektömböket nagyvonalúan áthasítani. Inkább csak a régi, rosszvezetésű útvonalakat szélesbítik ki. A tervezett utakat és tereket így sajnálatosan elszűkítik.

Sokkal nagyobb eredményeket tudunk azonban felmutatni a környékrendezés terén. Az 1938. évi január hó 1-én életbelépett városrendezési törvény Budapest környékét a Fővárosi Közmunkák Tanácsa hatáskörébe utalja. A Tanács elkészíti a környék általános szabályozási tervét a főváros követelményeinek megfelelően, övezetekkel, kivezető főútvonalakkal és a természeti szépségek megóvásának figyelembevételével. Van már tehát módunk arra, hogy a környék építőenergiáját koncentráljuk a párizsihoz hasonló eredmények reményében. Most már csak az a kérdés, hogy a végrehajtási utasítás mekkora területben állapítja meg Budapest környékét? A párizsi példából látjuk, hogy végeredményben csak ettől függ az eredmény. Megfelelő nagyságú terület teljes rendet és gazdasági nyugalmat biztosít, míg a szűkkeblűen megállapított terület éppen az ellenkező eredményt hozhatja: a külterjes fejlődés távolabbi gyűrűbe tolódik ki, gazdasági és közlekedési téren újabb bonyodalmakat okoz és a messzebb vidék szépségeit veszélyezteti. Eredmény csak az esetben biztosítható, ha a legalább 30 km sugarú körön belül lévő területek bekapcsolhatók a rendezésbe. Amennyiben az országos városrendezési törvény keretében az egyes községek városias kialakításra szánt területei szigorúan korlátozottak, — mint Franciaországban — akkor a szűkebb környékterület veszedelme kisebb, mert a kiszivárgásra alkalmas terület is kevesebb. Mindenesetre igen lényeges, hogy a környékrendezésre kijelölt terület magába foglalja a fővárosi létesítmények és övezetek érdekerületét. Szükséges lenne pl. — kirívó jellemzésül — Budaörs bekapcsolása a repülőtér körzete miatt. Elképzelhetetlen, hogy ez a község ne vegye alapkiindulásul építményeinek engedélyezésekor, beépítési területének, szabályozási tervének és útjainak megállapításakor a főváros országos jelentőségű létesítményének, a repülőtérnek érdekeit. Ugyancsak be kell vonni az általános rendezési terv keretébe Budakeszi községet, illetve az egész területet, amely kihat a Jánoshegy oldalában létesített

szanatórium levegőjére és kilátására. Az északnyugati, Dunáig terjedő erdős hegyvidék Budapest egészségügyi érdekkörébe tartozik, nemcsak az onnan áramló levegő miatt, hanem mert ez a vidék rendeltetésénél fogva tervszerűen kifejlesztendő a főváros kiránduló és hétvégi tábozóhelyévé. Az általános szabályozási terv és környékszabályzat ezért fel kell, hogy ölelje Nagykovácsi, Pilisborosjenő, Üröm és Solymár környékét is. A fővárosi vízművek és vízisportélet érdeke Szentendre, Szigetmonostor és Göd bekapcsolását igényli. A pesti oldalon a kereskedelmi és ipari élet övezeteinek hatáskörét, mintegy 20 km széles félgűrű formájában forgalmi lehetőségek szabják meg.

A kiáramlás veszedelme nagyobb a kivezető főútvonalak mentén. A szabályozási terv és a szigorított építési szabályok által okozott feszültség a főútvonalak környékén nyerhet legkönnyebben egérutat, ezért a védőterület legfeljebb 25 km hosszban lehet hatásos.

A párizsi tizesztendős tapasztalatok mindenesetre megmutatták, hogy a környék területmegállapításánál nem az a mérvadó, hogy mekkora területre terjedt ki eddig a főváros hatása, nem az a mérvadó, hogy hol van jelenleg városból kiáramlott külvárosias rendezetlen település, hanem az, hogy meddig terjed a veszedelmes zóna, a bekövetkezendő új városszabályozási jogállapot beállta után.

Az 1938. évi január hó 1-vel életbelépett törvény módot ad arra, hogy a végrehajtási utasítás kapcsán kellő nagyságú terület kijelölésével ez a nagyjelentőségű kérdés megfelelően rendeztessék. Mindenesetre már a törvény életbelépeése is új fejezetet nyit meg a főváros rendezésében, mert beiktatja a jelentőségében külföldön már régen felismert, nálunk csak most testet öltött új fogalmat, a környékrendezést.