

*Sipos András: A jövő Budapestje, 1930–1960. Városfejlesztési programok és rendezési tervek.*

Napvilág Kiadó, Budapest, 2011. 240 oldal.

Aki tett már öntudatos vagy becsmélő megjegyzést a budapesti közlekedésre, az M0-ás körgyűrűre, az Erzsébet térre vagy épp a budapesti zöldterületekre, annak mindenképpen érdemes elolvasnia Sipos András *A jövő Budapestje* című könyvét. A kötet ugyanis alapvető tanulsággal szolgál az ítélezőknek. Városfejlesztési koncepciókon és rendezési terveken keresztül mutatja be, hogyan gondolkodtak a korszak tervezői Budapestről, hogyan próbáltak meg alkalmazkodni a változó feltételekhez, mennyiben vették át és alkalmazták a várostervezés nemzetközi irányzatait, hogyan egyeztettek össze azokat a város sajátos igényeivel, a várospolitikai erőviszonyokkal, illetve a mindenkori hatalom elvárásaival. Azt is vizsgálja a kötet, hogyan próbálták elérni a különböző építészcsoportok, hogy az ő terveik szabják meg a város átalakulását, s hogy erre milyen reális esélyük volt. A belső borítón megjelenő rövid összefoglaló is érzékelteti, hogy a kötet nemcsak a történészeket, levéltárosokat, várostervezéssel és városrendezéssel foglalkozókat érdekelheti, hanem magukat a városban élőket, illetve az átutazókat is. Mindenkit, aki kapcsolatba kerül valamennyi időre a város szövetével, és persze, aki kicsit elgondolkodik az őt körülvevő épített környezetben.

Sipos András Budapest Főváros Levéltára főlevéltárosa, számos Budapesttel foglalkozó várostörténeti

publikáció és forráskiadás szerzője. Fő kutatási területe a társadalmi és várospolitikai konfliktusok, a városi infrastruktúra. Írt már monográfiát a dualizmus kori budapesti várospolitikáról és városigazgatásról, könyvfejezetet a főváros polgármestereiről és főpolgármestereiről.<sup>1</sup> Budapest várostörténetének szakavatott ismerője ezúttal a városfejlesztési koncepciók témájában alkotott maradandó művet. A kötet egyedülálló és hiánypótló, hiszen a főváros rendezési terveiről nem készült még kiadvány, sőt, nemzetközi szinten is kevés mű foglalkozik e témával.<sup>2</sup> A fővárosi városfejlesztéssel, illetve kisebb városok városfejlesztő

<sup>1</sup> Sipos András 1996: *Várospolitikai és városigazgatás Budapesten 1890–1914*. Budapest Főváros Levéltára, Budapest; Sipos András 2008: „Dualizmus” a főváros élén. A főpolgármesteri és a polgármesteri intézmény, 1873–1950; Borvendég Ferenc főpolgármester, Karafiáth Jenő főpolgármester, Homonnay Tivadar főpolgármester, Keledy Tibor főpolgármester, Mohay Gyula főpolgármester; Szendy Károly polgármester, Farkas Ákos polgármester. In: Feitl István (szerk.): *A főváros élén. Budapest főpolgármesterei és polgármesterei 1873–1950*. Napvilág Kiadó, Budapest, 11–26, 81–124, 201–229.

<sup>2</sup> Lásd például: Hall, Peter Geoffrey 1988: *Cities of Tomorrow. An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. Blackwell Publishing, Oxford; Schäche, Wolfgang 1992: *Architektur und Städtebau in Berlin zwischen 1933 und 1945. Planen und Bauen unter der Ägide der Stadtverwaltung*. (Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin 17.) 2. Aufl. Gebrüder Mann, Berlin; Stankiewicz, Karl 2005:

tevékenységével vagy épp városrendezésével kapcsolatban jelentek már meg tudományos művek,<sup>3</sup> de Budapest kapcsán a várostervezők elképzeléseibe, a pauszpapírok világába még nem nyerhetett betekintést a nagyközönség, ahogy a tervezők és a döntéshozók összecsapásait sem követhettük nyomon még ilyen közelről.

A könyv öt nagy fejezetben meséli el a Budapesthez kapcsolódó városfejlesztési programok és rendezési tervek három évtizedét. A fejezetek címei az egyes tervezési korszakokat jellemző idézetek, az alfejezetekre való tagolást jórészt szintén idézetekkel oldotta meg a szerző. Az alfejezetek egy-egy jól körülhatárolt témát, korszakot ölelnek fel, rövid, de alapos tájékoztatást adva azokról.

Az első fejezet címe – *A jobb és egészségesebb, az emberibb építés magna chartája* – is mutatja, hogy ebben a korszakban a tervezői attitűdöt alapvetően meghatározta a társadalom-reformer elhivatottság. Az a meggyőződés, hogy a tervezők munkájukkal befolyásolhatják az emberek

életkörülményeit, higiéniai kultúráját, szabadidős szokásait, sőt segíthetik a társadalmi ellentétek felszámolását, az életmód reformja révén az alsóbb rétegek emancipációját és integrációját a polgári társadalomba (10). A megvalósítást a tervezők persze eltérően képzelték el. Míg egyesek a „kültérjes fejlődésre” (23) esküdtek – miszerint új területeken új lakásformákat kell kialakítani –, addig mások a plusz közművesítési teherrel, a drága és fárasztó ingázással járó terjeszkedéssel szemben érveltek amellett, hogy a belső területeket kell megújítani. Hasonló ellentét feszült a tervezők között az alapvető városszerkezeti kérdésekben is. A centrális, régi városszerkezetet megőrizni vágyók csaptak össze a sávós Budapestet pártolókkal, akik a Duna vonalával párhuzamosan, észak–déli irányú főforgalmú utak kialakítása mellett tették le voksukat. A sokféle elképzelés ellenére azt azonban sokan belátták már a harmincas években, hogy a város további fejlődése érdekében meg kell határozni a fejlesztés általános irányelveit, szükség van egy általános rendezési tervre.

A II. világháború pusztítása azonban új alapokra helyezte a várostervezők elképzeléseit. A károkat túlértékelő első sokk nyomán a tervezők drasztikus beavatkozásokat, kvázi teljes újjáépítést vizionáltak. A károk pontos felmérése után realizálódott, hogy jelentősebb beavatkozásokra csak az erősen károsult területeken van szükség. 1945 végére az is nyilvánvalóvá vált, hogy az általános irányelvek meghatározását az agglomeráció területére kiterjesztve képzelik el. Megjelent az Egyesült Államokban már két évtizede hódító szomszédsági egységek elve, amely élhető,

*München Stadt der Träume. Projekte, Pleiten, Utopien.* Franz Schiermeier, München.

<sup>3</sup> Kapcsolódó könyvek a teljesség igénye nélkül: Béky Albert – Kulcsár László – Nagy Miklós 2004: *A Sárvári Városszépítő Egyesület története, 1904–2004.* Sárvári Városszépítő Egyesület, Sárvár; Kormányos László 2005: *Városfejlesztés Nagyváradon a 20. század elején.* Partiumi és Bánsági Műemlékvédő és Emlékhely Bizottság – Királyhágómelléki Református Egyházkerület – Nagyvárad; Római Katolikus Püspökség, Nagyvárad; Kocsis János Balázs 2009: *Városfejlesztés és városfejlődés Budapesten, 1930–1985.* Gondolat, Budapest; Fátay Tamás 2011: *Győr: városépítés és városrendezés 1945 és 1986 között.* Galgóczi Erzsébet Városi Könyvtár, Győr.

jól behatárolt egységekben képzelel a lakosság életét, olyan kis közösségekben, amelyek saját iskolával, bolttal, kiszolgáló egységekkel és zöldterületekkel rendelkeznek. Az 1948 tavaszán törvényhatósági bizottság elé kerülő városfejlesztési program azonban már eleve megkésett volt. A közszféra szabályozási és beavatkozási lehetőségeinek bővítésén, valamint az ingatlanok magántulajdonának fennmaradásán alapuló dokumentum ugyanis nagyon távol állt az időközben megváltozott gazdasági és politikai helyzetből.

A tervgazdaság idején még az új főváros területének, valamint a kerületek számának és kiterjedésének meghatározása is a pártideológia alá volt rendelve. Fő rendezőelvnek az bizonyult, hogy minden leendő kerületben a munkásosztály legyen többségben. A várostervezők munkája ellehetetlenült a korszakban, nem tudtak a tervezés elvi előkészítésével és irányításával foglalkozni, nem volt lehetőségük a város fejlesztésével kapcsolatos gazdasági tervezés befolyásolására, sem a szakterületek fejlesztési terveinek városrendezési szempontokkal való egyeztetésére. A tervezők munkájának folyton igazodnia kellett a politikai döntéshozók aktuális elvárásaihoz. Jószerivel havonta változtak az elvárások: a tervezésben egyszer a mozgósító jellegnek kellett dominálnia, a felvonulások terét és a metró építését kellett megtervezniük, másszor a lakásállomány minél gyorsabb és olcsóbb bővítésén kellett dolgozniuk. 1955-re az általános rendezési terv (ÁRT) „»levetkőzte« a tervgazdaság ciklusaihoz igazodó fejlesztési terv jellegét”, keretként szolgálhatott a végrehajtandó

beruházások megfelelő elhelyezéséhez, és a közlekedési javaslatok is racionalizálódtak (165). Az ÁRT jóváhagyását a hosszú távú fejlesztési terv elkészítése utánra halasztották. A történelem viharai azonban elsodorták a hosszú távú fejlesztési terv kidolgozását, ahogy az ÁRT jóváhagyását is.

A forradalom után ismét új alapra helyeződött a politikai, a gazdasági és a várostervezői gondolkodás. Az új hatalom igyekezett konszolidálni a belpolitikai helyzetet és elejét venni a lakosság elégedetlenségének, ennek jegyében a kedvezőtlen lakáshelyzet javítását tűzte ki elsődleges célul. Kimondták, hogy 1960-ig ki kell dolgozni a főváros „15 éves távlati tervét” (185). Az események felgyorsultak, és 1960 januárjában már kormányhatározat írta elő 15 év alatt országosan 1 millió új lakás építését. Ezen belül a budapesti lakások arányát nem határozták meg, de elképzeléseikben egy, a nyugati nagyvárosokkal is versenyképes metropolisz képe lebegett, ahol a lakások építésével lépést tart a közlekedés, az ellátó hálózat és az infrastruktúra fejlesztése. Mindez már nem volt tervezhető és kivitelezhető az általános fejlesztési irányvonalak meghatározása nélkül, így az ÁRT szükségességéről szóló első hivatalos állásfoglalás után mintegy három évtizeddel az MSZMP Politikai Bizottsága, majd a kormány is elfogadta az előterjesztést. A sors fintora, hogy a tervet végül csak szűk – döntéshozói – körben ismertették, és bár felhasználták az építési övezetek tervezésénél, a fejlesztési tervek azonban nem gyakorolhatott hatást. Nem is beszélve arról, hogy a megfogalmazott sarkalatos alapelvek egyike sem valósult

meg. A városhatáron belüli üres telkek beépítése, a belső városrészek megújítása, a határok minél csekélyebb mértékű kiterjesztése csak terv maradt.

A könyv egyik alapvető és érdekes hozadéka, hogy nyilvánvalóvá teszi: a történelmi fordulópontok, a változó politikai, gazdasági és társadalmi helyzetek közepette a város általános fejlesztési irányelveit kidolgozó tervezői gárda összetétele szinte változatlan maradt, a fontosabb pozíciókban személyi folytonosság mutatható ki. A szerző nem titkolt célja, hogy a források által bemutassa: a tervezők elképzelései hogyan viszonyultak a realitásokhoz. A hatalmon lévők és a tervezők játszmáinak nyomon követése ma is tanulságos. A kivitelezés során az elképzelések a könnyebb ellenállás felé mozdultak. Az ÁRT nem lett hatékony szabályozó eszköz, és a végrehajtandó beruházások elhelyezésekor sem vették figyelembe. A fejlesztés vezetői csak kiválogatták belőle, ami nekik tetszett. Ez pedig kifejezetten problematikus egy olyan terv esetében, amely egységes, pontosan egymáshoz szabott arányokkal kidolgozott, és nem valószínűsíthető meg szelektíven. A fejlesztések a városszerkezet, a központrendszer, a főbb közlekedés- és közműhálózati elemek vonatkozásában mindezek ellenére is az általános rendezési tervben kijelölt nyomvonalon haladtak. A város jövőbeli elképzelt formáját rögzítő általános terv kijelölte a „területeket a különböző funkciók, beépítésmódok, intézmények számára”, de nem tartalmazott alternatív megoldásokat „a szükségletek, igények, technológiák és lehetőségek változása esetére. A sokszor távoli jövőre vonat-

kozó „helybiztosító” előírások így nem lehettek erőteljes eszközök a jelenben ténylegesen felmerült igényekhez és erőviszonyokhoz kapcsolódó beruházási törekvésekkel szemben” (212).

A kötet használatát a kitűnő tagolás és jó szerkesztés mellett nagyban segíti a személy- és helynévmutató, valamint a rövidítésjegyzék. Rendkívül értékes továbbá a forrás- és irodalomjegyzék, hiszen kiindulási pontként szolgál a téma iránt érdeklődőknek. Némileg levon a kötet értékéből ugyanakkor, hogy a közölt térképek helyenként rossz minőségűek, illetve túlságosan kicsik. Ilyen például a Budapest övezeti beosztását (66–67) vagy a föld alatti gyorsvasúti vonalhalózatot bemutató térkép (68). Nyilván ennek oka az anyagi és technikai lehetőségekben, illetve esetleg a jogi korlátokban kereshető. (Meggfontolandó lett volna egy CD-melléklet segítségével kiküszöbölni a problémát.) Az azonban nehezen vitatható, hogy egy városfejlesztési és városrendezési tervet ismertető könyvvel szemben elvárható, hogy kiszolgálja az olvasó elmélyülés iránti igényeit megfelelő minőségű terv- és térképanyag közrebocsátásával. Ugyancsak kritikai megjegyzéssel kell élnem egy kép esetében. A 31. oldalon szereplő, a Párizs központjának átépítését ábrázoló terv illusztrációjaként közölt Le Corbusier-kép nem túl szerencsés választás, hiszen kevésbé jeleníti meg a tervezői koncepciót. Itt is meg kell azonban jegyeznem, hogy a választás háttérében szerzői jogi és egyéb megfontolások is állhatnak. Mind ezen apró formai észrevételek azonban mit sem vonnak le a kötet tartalmi értékéből.

Azon túl, hogy a várostörténeti irodalmon belül a kötet alapvetően új témáról szól, és mindezt érdekesen, izgalmasan teszi, nem lehet eléggé méltatni a munka tudományos megalapozottságát, az óriási mennyiségű forrás fölényes ismeretét és használatát, valamint a kitűnő ízléssel válogatott idézeteket. A szerző számtalan korabeli tanulmányt, tudományos dokumentációt, hivatali szervek által készített iratot és jegyzőkönyvet, valamint fellelhető visszaemlékezést, hagyatékot és interjút dolgozott fel. A gazdag és színes forrásbázisra épülő munka széles körű érdeklődésre tarthat számot, és ennek lehetőségét tagoltsága és

olvasmányossága is biztosítja. A kötet rendkívül gondolatébresztő, a közvetlen téma bemutatásán túl képet ad a korábbi rendszerek működési, döntéshozatali mechanizmusairól, közelebb visz – nemcsak a várostervezői, hanem – a politikai, gazdasági és társadalmi változások megértéséhez is, ugyanakkor továbbgondolásra is készítet. Felvetődik az emberben a kérdés, hogy a magyar valósághoz képest milyen lehetett a tervezők és a döntéshozók viszonya a várostervezés kapcsán más országokban – ez azonban már egy másik monográfia témája lehetne.

*Németh Szandra*