

SIPOS ANDRÁS

## Budapest városfejlesztési programja, 1930–1948\*

Budapest tervezés alatt álló két új hídja, a Boráros téri és az Óbudai híd, „éppen olyan symbolumot fog jelenteni az ország életében, mint a Lánchíd a maga korában. A megcsonkított ország testén az óriási vízfej nehéz, rendezetlen életével az egész beteggé faragott ország életét megbéníthatja vagy életre keltheti. A két híd arra van hivatva, hogy a fővárosnak életképes egészséget biztosítson. A főváros ésszerű berendezkedése, gazdaságos működése az egész ország gazdasági meggyógyulását fogja jelenteni” – állította Kaffka Péter, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának (FKT) mérnöke 1930-ban.<sup>1</sup> Mi a baj lényege, amire a hidak hozhatnak gyógyírt?

„Budapest ma a terjedést gátló akadályoktól úgy van körülveve, mint egy középkori erődített vár. Csak keskeny sávon tudna fejlődni, de ott meg forgalmi zavarok állják útját. A lakosság felszaporodásával egyidejűleg ebben a bezárt körben állandóan nő a feszültség, állandóan rosszabb és egészségtelenebb helyzetbe jut a városlakó, és ennek arányában emelkednek a beltelkek árai is, ami a lakások bérére és ezen keresztül az általános életviszonyokra lezüllesztően hat.”<sup>2</sup> Az egészséges terjeszkedést gátló „erőd falat” a századelőre kiépült belső lakóövezeteket körülvevő vegyes jellegű zónában látja, ahol nagy helyigényű létesítmények vannak. A főbb „bástyák”: a Nyugati pályaudvar, a Városliget, a Keleti pályaudvar, a Tattersall és a lóversenypálya, a Kerepesi temető, a Józsefvárosi pályaudvar, a Népliget, majd az Üllői úttól délre a kórházak, állatvásárterek, közbúgóhidak és a Ferencvárosi pályaudvar következnek. Pest csak a Lipótváros felé nyitott, kelet felé pedig „a rákosi

\* A tanulmány a Politikatörténeti Intézet Budapest-történeti Kutatási Programja keretében készült.

<sup>1</sup> KAFFKA Péter: A Dunán tervezett két új híd hatása Budapest terjeszkedésére. *Magyar Szemle*, IX. 1930. július, 257.

<sup>2</sup> Uo. 258.

rétek egészségtelen és kulturálatlan lapálya felé terjed. A hatóságok... rendszabályokkal szorítják vissza ezt az egészségtelen fejlődést, és belegyűrik a még egészségtelenebb zsákba, ahonnet nincs kiút.”<sup>3</sup> Közben kihasználatlanul hevernek a budai oldal jó levegőjű, a városközponthoz viszonylag közeli, zöldövezeti lakónegyedek befogadására alkalmas sík és lankás területei: Óbudára nincs igazi, nagy forgalomra alkalmas kivezető út, Lágymányos felé pedig a Gellért tér „túlterhelt várkapuként” biztosít összeköttetést. Az új hidak révén éppen errefelé indulhat meg a terjeszkedés: „Az elfojtott városból az új réseken át ki fog özőnlenni mind az a tömeg, ami ma a halálos túltömöttséget okozza.”<sup>4</sup>

Budapest városrendezési kérdései „több mint fél évszázadnyi szünet után ismét az érdeklődés központjába kerültek” – szögezte le majdnem ugyanekkor a fiatal építésznemzedék egy másik prominens képviselője. Itt arra utalt, hogy miközben a „régí Budapest” rendezésének évtizedek óta vitatott kritikus kérdései, a húszas-harmincas évek fordulóján mintegy feltorlódvá, egyszerre kerültek napirendre, sürgetővé vált a kiépülés előtt álló új területek megtervezése, az elavult és káros formában történő beépítésüket megakadályozó intézkedések kidolgozása is. A város fejlődésének alapkérdéseit és perspektíváit egészükben és összefüggéseikben kell újragondolni, éppúgy, mint az 1870-es években.<sup>5</sup>

## Döntés városfejlesztési program kidolgozásáról 1932-ben

A városfejlődés kereteit utoljára az FKT által az 1870-es években jóváhagyott „általános szabályozási” tervek rögzítették átfogóan. A századfordulón szakkörökben már élesen vetődött fel, hogy az új fejleményekre és kihívásokra a várostervezés csupán ezek folyamatos ad hoc módosításaival reagál. 1903 májusában Széll Kálmán miniszterelnök ankétot hívott össze, amelynek elsősorban abban kellett döntenie, hogy szükség van-e új, nagyszabású városrendezési tervpályázatra, és ennek nyomán új szabályozási terv készítésére. Ezzel szemben az átfogó városrendezési tervekért és munkálatokért elsősorban felelős szerv, az FKT képviselője foglalt a leghatározottabban állást: Garancsy Mihály szerint a meglevő terv segítségével „eddig is sikerült oly állapotokat teremteni, amelyeket

<sup>3</sup> Uo. 259.; lásd még ACSAY László: Az alsórákosi rétek. Adalékok a fővárosi lakáskérdés megoldásához. Uo. X. 1930. 384–393.

<sup>4</sup> KAFFKA Péter: i. m. 259.

<sup>5</sup> PADÁNYI GULYÁS Jenő: Budapest városrendezése. Uo. V. 1929. április. 316–326.

bátran összehasonlíthatunk a külföld legjobban rendezett városaiéval, és ezen az alapon, a szabályozási tervnek a szükséghez képest módosításával és kiegészítésével, biztosítani lehet a jövő fejlődését is. Nem új szabályozási tervre van szükség, hanem a szabályozási terv végrehajtása költségeinek előteremtésére.” Széll ellenben azt a tanulságot szűrte le az ankéton, hogy új tervre igenis szükség van.<sup>6</sup> Kormányja azonban néhány hét múlva megbukott. A kiírandó tervpályázat ügyét ekkor a Magyar Mérnök és Építész Egylet karolta fel, javaslatot készítve annak alapelveire. Ebből a hagyományos szabályozási tervnél komplexebb városrendezési terv gondolata bontakozik ki. Hangsúlyozza, hogy az alapot a város egész területének rendeltetés szerinti felosztása, azaz átfogó területfelhasználási terv jelenti, és a beépítési módnak mindenütt ehhez kell igazodnia. A budai oldalt a „székvárosi jelleg kifejtése”, az „egészséges és kellemes lakhatás”, a fürdők, a tudományos és művészeti intézmények számára kell berendezni, míg a balpartot a „nagytermelés és forgalom, az üzleti élet és vagyonszerzés tényezői” számára. A nagyipar és a nagykereskedelem telephelyeihez kapcsolódjanak a munkások lakóhelyei, külön negyedek szolgáljanak a „kirakatos üzleti életnek”. A sugárutas-körutas rendszerbe átlós utakat kell beiktatni, a Dunát és partjait is főforgalmi útvonallá kell kiképezni. Az új városrészekben gondoskodni kell kellő számú park és tér létesítéséről, a régi városrészekben pedig a műemlékek megőrzéséről és a régi építmények hatásos érvényesüléséről. Megpendítette a városon átvezető csatorna eredetileg Reitter Ferentől származó ötletét.<sup>7</sup> A hivatalos fórumok azonban majdnem három évtizeden át nem foglalkoztak komolyan a tervpályázat kérdésével.

A részletkérdések megoldását orientáló átfogó jövőkép hiányát a Magyar Mérnök és Építész Egylet 1930 februárjában rendezett értekezlete tudatosította.<sup>8</sup> Ugyanakkor itt is – akárcsak a század első éveiben – hangot kapott az a nézet, miszerint ilyenek a kidolgozására és rögzítésére nincs is szükség, mivel az élet úgyis túlhaladja, és csak béklyózza az időről időre jelentkező konkrét feladatok célszerű megoldását.<sup>9</sup> 1932 májusában éppen egy ilyen konkrét kérdés, az V. és a VI. kerület „kültelkei”, azaz a későbbi Magdolnaváros szabályozása és beépítési módjának

<sup>6</sup> Budapest Főváros Levéltára (BFL) XIV. 31. Harrer Ferenc iratai. 12. tétel. Jegyzőkönyv Budapest Székesfőváros számára egy városrendezési program kidolgozására [...] alakított vegyes bizottság 1903. május 18-án tartott üléséről.

<sup>7</sup> *Budapest új szabályozása. A Magyar Mérnök és Építész Egylet előterjesztése.* Budapest, 1903.

<sup>8</sup> *A Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye* (a továbbiakban *MMÉEK*), LXIV. 1930/9–10. sz. 97.; uo. 1930/21–22. 172.

<sup>9</sup> PADÁNYI GULYÁS Jenő: Budapest városrendezése. *Magyar Szemle*, X. 1930. november. 284–289.

megállapítása került a főváros törvényhatósági tanácsa<sup>10</sup> elé. A városrendezési és magánépítési szakbizottság az előterjesztést kísérő állásfoglalásában vetette fel első ízben hivatalosan egy átfogó fejlesztési keretprogram igényét. Dorner Gyula tanácsstag a javaslatához csatlakozva úgy vélte, hogy az idő különösen alkalmas, hiszen az adminisztráció egy nagyobb csoportja „éppen ma, amikor ezt a programot pénzügyileg megvalósítani nem lehet, nyugodtan elkészíthetné a terveket”. Harrer Ferenc,<sup>11</sup> a városrendezési bizottság elnöke megerősítette, hogy az „adminisztrációban is meg kell lennie az egységet biztosító szervezeti kialakulásnak”, de először a részletes tervezés számára irányelvként szolgáló program megállapítására van szükség, ami az autonómia testületi szerveinek feladata. Erre legalkalmasabb egy 10–15 törvényhatósági bizottsági tagból álló ad hoc bizottság lenne.<sup>12</sup>

Harrer fejében ekkor már nyilvánvalóan kész volt az elgondolás nemcsak egy ilyen bizottság munkájáról, de a városfejlesztési program körvonalairól is. A tanácsban tapasztalt egyetértő fejbólogatást kihasználva már június 7-én levelet intézett pártvezéréhez, Kozma Jenőhöz, amelyben javasolta, hogy az V–VI. kerületi külterületek szabályozására vonatkozó előterjesztést tárgyaló közgyűlés egyúttal a különbizottság kiküldéséről is rendelkezhetne, s egyben felajánlotta, hogy hajlandó lenne azt vezetni. Kozma a maga és Sipócz polgármester támogatásáról biztosította az ötletet, de az ügyet a nyári szünet utánra kívánta halasztani.<sup>13</sup> Harrer azonban már dolgozott a programkészítés fundamentumának szánt terjedelmes elaborátumon, amellyel az ősz folyamán a különbi-

<sup>10</sup> A törvényhatósági tanácsot az 1930: XVIII. tc. állította fel, miközben az 1873 óta működő úgynevezett hivatalnoktanácsot megszüntette. A törvényhatósági tanács elnöke a főpolgármester volt, tagjai a polgármester, az alpolgármesterek és a közgyűlés által választott 20 és a főpolgármester által kinevezett 6 törvényhatósági bizottsági tag. Hatásköre jóval szélesebb volt a hivatalnoktanácsénál. Az 1934: XII. tc. szüntette meg.

<sup>11</sup> Harrer Ferenc (1874–1969) 1896-ban kezdte meg szolgálatát a városházán, a városrendezési és építési ügyosztályon. Fogalmazóként ő készítette az említett Széll-féle városrendezési értekezlet anyagaként szolgáló előterjesztést is (*Fővárosi Közlöny*, 1901. január 16. 61–66.). Bárczy István polgármester egyik legközvetlenebb munkatársaként 1910-ben vette át a városrendezési és építési ügyosztály vezetését, amit 1918-ig, alpolgármesterré választásáig látott el. 1918 novemberében bécsi követé nevezték ki, majd 1919 januárjától a Tanácsköztársaság kikiáltásáig a külügyminisztérium megbízott vezetője. 1919. augusztus 3–7. között ideiglenesen ellátta a polgármesteri teendőket, ezután nyugdíjba vonult. 1925-ben a Demokratikus Blokk listáján került vissza a törvényhatósági bizottságba, 1927-ben azonban, Bárczyt követve, csatlakozott a Bethlen-kormány városházi alakulatának számító Egységes Községi Polgári Párthoz. A szakszerű és higgadt munkálkodás jelszavát előtérbe állító pártban Harrer várospolitikai jártassága nagy nyereséget jelentett.

<sup>12</sup> BFL IV. 1408. (Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Tanácsának jegyzőkönyvei) 5. k. (1932. május 19. 7–8.); BFL IV. 1403. x. (Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Bizottságának iratai. Városfejlesztési program kidolgozására kiküldött különbizottság iratai) 3. tétel.

<sup>13</sup> BFL IV. 1403. x. 3. tétel.

zottság elnökeként szeretett volna a nyilvánosság elé lépni, és elérte, hogy a közgyűlés már június 27-én döntsön annak kiküldéséről.<sup>14</sup>

„Nem volt kétségem arra nézve, hogy ilyen bizottságnak elnöki székében a programot elkészíttetni tudom. A kormányzó párthoz tartozván, nem kellett attól tartanom, hogy a hivatalos apparátus nem fog rendelkezésemre állni; a bizottságokra vonatkozó általános rendelkezés szerint a bizottság tárgyalására külső szakértőket is meghívhat, ami módot nyújtott mindenkinek a meghívására, akinek bevonása a munkába kívánatos; a külön bizottságok működése még nem lévén kialakulva, tőlem függőnek láttam, hogy elnöki tisztemet mennyi önállósággal gyakorlom, illetve a bizottságnak mennyi önállóságot biztosítok; végül az adott politikai helyzetben attól sem kellett tartanom, hogy a bizottság élettartamát évenként mindaddig nem fogják meghosszabbítani, amíg mindenestre több évre nyúló munkáját be fogja fejezhetni” – írja Harrer emlékirataiban.<sup>15</sup>

Bizonyos személyi és politikai feltételek összetalálkozása azonban önmagában nem magyarázza, hogy több évtizedes halogatás és háritás után, a harmincas évek elejére miért érlelődött meg az igény a főváros vezető köreiből is egy átfogó fejlesztési alapidokumentum iránt. A városfejlődésnek a húszas években kibontakozó új tendenciái, valamint az ezeket – a nagyvárosok jövőjével kapcsolatos nemzetközi szintű útkeresés fényében is – értelmező viták tették nyilvánvalóvá, hogy az előző században lefektetett alapelvek már nem nyújtanak megfelelő orientációt.

## Jövőképek Budapestről a harmincas évek elején

A korábbi városszabályozás fő eszközei a következők voltak: az utcahálózat és a telektömbök kijelölése, a maximális épületmagasságnak az utca szélességéhez viszonyított meghatározása, a telekminimum és a telekek maximális beépíthetőségi arányának megállapítása. A városbővítés elsősorban a bérházépítő nagytőke vállalkozásában folyt, amit a szabályozási terv és az építési szabályzat tartott mederben. Miközben ez utóbbiak a város egész területét lefedték, azaz hivatalosan az egész fővárost beépítésre szánt területként kezelték, a várospolitikában úgyszólván megkérdőjelezhetetlenül uralkodott a centrális fejlesztés, a koncentrikus vá-

<sup>14</sup> BFL IV. 1403. a. (Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Bizottságának iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek.) 227/1932. kgy. (Június 27.) Az 1930: XVIII. tc. legfeljebb egy évig tartó megbízással tette lehetővé külön bizottság kiküldését egyes fontosabb ügyek előkészítésére.

<sup>15</sup> BFL XIV. 31. HARRER Ferenc: *Egy magyar polgár élete*. II. k. Kézirat. 104.

rosbővítés elve és a „külterjes fejlődés” elutasítása. Az első világháborúig tartó városnövekedés lényegében nem volt más, mint a Kaffka Péter által leírt „szorító gyűrűn” belüli területek kitöltése mind magasabb, mind több lakást magukban foglaló bérházakkal, anélkül, hogy ez a folyamat lezárult, kiteljesedett volna.

A húszas években viszont úgy látszott, hogy a növekedés súlypontja – többé-kevésbé „spontán” módon – az addig elvetett „külterjes fejlődésre” helyeződik át, miközben a belső városrészek további kiépülése és az itteni épületállomány megújítása elakad.<sup>16</sup> Az új települési súlypontok egyben új épülettípusok és lakásformák előtérbe kerülését is jelentették. A magántólke a nagy volumenű bérházépítésben immár nem látott jó, s főként biztos üzletet, ugyanakkor – több európai államtól eltérően – a tömeges kommunális vagy szövetkezeti lakásépítés társadalmi-politikai feltételei sem alakultak ki. Miután a családi kistőkék számára ekkor az ingatlan volt az egyik legbiztonságosabb befektetés, a lakásigények kielégítése az olcsó külvárosi telken olcsón felépíthető családi házak és (kisebb mértékben) öröklakások felé terelődött. Az 1925–1930 között épült budapesti házak közel háromnegyed része földszintes volt, a földszintes és egyemeletes házak együttesen pedig az új házak 86%-át, a kéthárom emeletesek 6,6%-át, a négy és többemeletesek pedig 7,4%-át tették ki. Az évtized folyamán (1921–1930) épült házaknak több mint a fele egyetlen lakást foglalt magában, azaz szoros értelemben vett családi ház volt, a maximum ötlakásos házak aránya pedig 81,5%-ot ért el.<sup>17</sup>

A tömören beépült városközpontból a lakosság kifelé húzódott, s az évtized népességnövekedése jórészt a külteleken jelentkezett.<sup>18</sup> Pest beltelein szinte minden kerületben csökkent a lakosság, érdemleges gyarapodás csak a kiépülő Újlipótvárosban, kis mértékű pedig a Ferencváros Nagykörúton kívüli részén mutatkozott. Budán a II. kerület 3,5%-os és a III. kerület 8,6%-os beltelki szaporulatával szemben a kültelek 51,6, illetve 63,2%-kal dicsekedhettek. Az I. kerületben a Gellérthegy és Lágymányos (27,5%) nőtt a kültelekhez hasonló (30%) tempóban.<sup>19</sup>

<sup>16</sup> PREISICH Gábor: *Budapest városépítésének története Buda visszavételétől a II. világháború végéig*. 2. átdolgozott kiadás. Budapest, 2004. 277–295.; FERKAI András: A pesti oldal városfejlesztése. In: Uő: *Pest építészete a két világháború között*. Budapest, 2001. 12–15.

<sup>17</sup> BIERBAUER Virgil: *Budapest városépítési problémái*. A Tér és Forma kiadása, Budapest, 1933. 13–14.

<sup>18</sup> Külteleknek számított Pestnek az Aréna út–Fiumei út–Orczy út–Haller utca vonalától kifelé eső része. Budán a határ a Hamzsabégi út–Budaörsi út–Németvölgyi út mentén húzódott, a II. kerületben a Rémáltól, Óbudán a Bécsi úttól kijjebb eső területek tartoztak ide.

<sup>19</sup> BODOR Antal: A városbanlakás hátrányainak leküzdése és a kitelepülés kérdése. *Városi Szemle*, XVIII. 1932/4. 524.

A korabeli megfigyelő jól elkülöníthette egymástól a kitelepülés különböző markáns áramlatait: eszerint a vagyonosok közül, akik korábban megosztották életüket a belvárosi lakás és a budai vagy vidéki nyári lak között, sokan állandó lakásul szolgáló villát építenek a Rózsadombon és a budai dombvidék más részein. Hozzájuk újjgazdagok, módosabb menekültek, magas rangú tisztviselők csatlakoznak. A tehetősebb tisztviselők, nyugdíjasok és részben más középosztálybeliek budai bérházakba vagy többemeletes öröklakásos házakba költöznek. Az állam és a főváros kislakás-építkezései is a külső területek belső széleire összpontosultak, és itt részben menekültek és kistisztviselők, részben munkások jutottak lakáshoz. A kültelkeken épülő kertes családi házakba is sok kistisztviselő, nyugdíjas altiszt kerül, de közülük számosan a peremvárosokban és községekben építkeznek. Ez a folyamat már meg sem áll a peremvárosoknál; a parcellázások a tágabb agglomerációs övezetben, a fővárostól 20–40 km távolságra is folynak: „Egymagában Érd község határában 12 000 ily apró parcellát kínálnak, és mintegy 8000 telket már eladtak városi kisemberek részére, akik többszáz házat fel is építettek.”<sup>20</sup>

Felmerült a kérdés: rokonítható-e mindez a nyugati metropoliszokban tapasztalható city-képződési és kertvárosiasodási folyamatokkal? Az új jelenségek Budapest jövőjét vetítik előre, vagy inkább csak a háború utáni évek sajátos viszonyait tükrözik? A kitelepülés városrendezési és várospolitikai eszközökkel történő serkentése vagy éppen annak visszaszorítása szolgálná a közérdeket? A városvezetés és az építési hatóságok felkészületlenül álltak az új áramlatokkal szemben. Az építkezni vágyó lakossági és a teleküzletben érdekelt gazdasági érdekcsoportok nyomása alatt nagyvonalúan engedélyezték a parcellázásokat, könnyítettek az építési szabályzaton, egyebek között a telekminimum leszállításával. Ezzel összefüggésben rendszerré vált a szabályzat azon, eredetileg kivételesnek szánt passzusának alkalmazása, amely kis telkeken épülő családi házak esetében feloldotta a csatornával, vízvezetékekkel és burkolattal el nem látott utcákra kimondott építkezési tilalom szigorát.<sup>21</sup> Zugló,

<sup>20</sup> Uo. 523.

<sup>21</sup> BIERBAUER Virgil: Magánépítkezés és városfejlesztés Budapesten. *Tér és Forma*, VI. 1933. 77. A *Tér és Forma* szerkesztője szerint az „ügylet tipikus lefolyása a következő: valakinek valahol távol a kiépített közművektől értéktelen ingatlanai, parlagon heverő rétei vannak – erre jóváhagyott vagy jóvá nem hagyott szabályozási tervek keretein belül telekfelosztást tervez, rendszeren szakember bevonása nélkül, és kéri e telekfelosztási tervnek jóváhagyását. Az engedély birtokában maga vagy ügynökei, nagyranőtt ügynöki vállalatok révén, meghirdeti a parcellázást, és pedig látszólag olcsó árakon, mert hiszen a jövőbeli közműköltések az erről tájékozatlan vevőt fogják terhelni. Egyszerre többszáz hold, sokszor tízezer négyzetfőtől válik eladóvá. A vevő a telekkomplexumból egyet kiválaszt, többnyire meg nem magyarázható indokok

Angyalföld, Kelenföld olyan tájain, ahová a korábban készült szabályozási tervek nagyszabású városképek, terek, parksávok elgondolásával készültek, sok helyütt még a harmincas évek végén is a látogatót „silányabbnál silányabb külsejű és kivitelű házikók serege fogadja, a telkek java része üres, ennek folytán tűzfalak meredeznek mindenfelé, az utak még nagyrészt megépítetlenek, fákat, zöldfelületeket alig láthatunk...”<sup>22</sup>

A családiház-építés támogatásában szeretett volna radikális fordulatot elérni például Jeszenszky Sándor<sup>23</sup> *Szép Budapest* című könyvében. Úgy vélte, a 19. században a nemzeti metropolisz kiépítése érdekében helyes lehetett, hogy a bérházépítő tőke kapott minden kedvezményt, de ennek következtében „Budapest szépsége inkább monumentális jellegű, mint intim. Budapest arcáról hiányzik az a boldog mosoly, mely csak a saját fedél alatt virul.”<sup>24</sup> A családi ház révén vezet „a proletár útja a független kisvagyoni polgársághoz és csak ezzel lehet ma a nagyváros egéről a szociális kérdések vihart rejtő, gomolygó felhőit elűzni, hogy a verőfény mindenüvé eljusson”.<sup>25</sup> A legfontosabb városrendezési lépést ennek érdekében a parcellaminimum 300–600-ról 100 négyszögöltre történő leengedésében látta, ami ideális lenne sorházakhoz. A fővárosnak a telek-, közmű- és közlekedési politikájával azt kellene ösztönöznie, hogy területe földszintes, egy-kétemeletes házakkal épüljön be egészen a határokig, s így megnyílik a szomszédos községek bekapcsolásának lehetősége is. „Azok a láztól piros gyermekarcok ebben a jó levegőben fognak pufókra kitelni, s a kiskert alkonyatkor már várja a hazatérő gazda gondos kezét, és a ház előtti padkán boldog anyák szoptatják a csecsemőiket. Ha a mai Magyarországnak és Budapestnek nem ez az ideálja, akkor csak nehezen fog kapcsolatot találni a boldogabb jövővel.”<sup>26</sup>

Az „extenzív telepedés” ilyen mértékű szabadjára engedésének azonban kevés híve volt. A kérdéssel foglalkozó építészek és városrendezők

---

alaján, rendszeren a rétek kellő közepén. A vevőket senki sem irányítja, senki sem csoportosítja [...] szerzetést fekvő, gyakran igen nagy kiterjedésű területeken sártenger és portenger közepén egy-egy ház épül fel, vízvezeték és csatornázás nélkül [...] amint csak némileg is tömörülnek a házak, az állapotok lassan tűrhetetlenné válnak, a tulajdonosok lassan türelmetlenkedni kezdenek, egyesületekbe tömörülnek, hangosak lesznek, kezdik összeköttetéseiket latba vetni, és összeköttetéseik révén csakhamar kierőszo-  
kolják a közművek megépítését.” (Uo. 76.)

<sup>22</sup> RIHMER Pál: Új városképek Budapesten. *Magyar Szemle*, XXXVI. 1939. július. 243.

<sup>23</sup> Jeszenszky Sándor (1886–1957) a Vallás- és Közoktatásügyi Minisztérium tisztviselője, művészeti szakíró, kritikus.

<sup>24</sup> JESZENSZKY Sándor: *Szép Budapest*. Athenaeum, Budapest, 1928. 196.

<sup>25</sup> Uo. 203–204.

<sup>26</sup> Uo. 199–204.



többsége a családiház-építési láz magyarázatát a lakással szembeni igények hosszú távú átalakulásában, a belterületen élés fokozódó egészségügyi és szociális hátrányaiban látta. Kaffka Péter szerint „nem egyéb ez, mint menekülés a bérkaszárnnyak nyomorúságából”. Káros azonban a kis családi házak túlzott elterjedése is, „mert szétforgácsolja a nagyváros kollektív erejét”.<sup>27</sup> Hasonló álláspontot képviselt Bodor Antal gazdasági szakíró, a Faluszövetség igazgatója is. Szerinte az egészséges és természetközeli életet a családnak aránytalanul nagy és a jövedelméhez képest általában túlzott költségek mellett igen sok kényelmetlenséggel és idővesztéssel is meg kell fizetnie, ami egész életvitelére kártékonyan hat. A szétterülő település közművekkel, közlekedéssel való ellátása máris alig elviselhető terhet ró a város költségvetésére, a ki- és beutazás pedig túlságosan megduzzasztja a forgalmat. A „kitelepülés túlhajtásának” ellenszerét a belső városrészek megújításában látta. Az átépítések és tataozások támogatására kölcsönöket és adókedvezményeket sürgetett. „Különösen szükséges ez oly esetekben, amikor szűk udvarok egy-két épületszárnyának lebontásával a megmaradó lakásokat napfényhez és levegőhöz lehet juttatni. Rendkívüli adómentességgel és kölcsönrel segítendő elő továbbá az oly építkezés, amelyik a belső terület elavult házainak egész tömbje helyére fásított, virágos csatlakozóudvarú új házak csoportját emeli. A különböző okokból megürült belső területi nagylakásoknak könnyebben bérbeadható kisebb lakrészekre szétosztása szintén szükséges.”<sup>28</sup>

Bodor Antal Kaffkához hasonlóan reménykedett abban, hogy az új hidak elő fogják segíteni az egészséges, új lakónegyedek kialakulását. Emellett nagy fontosságot tulajdonított a környezeti ártalmak, a légszennyezés, a por és a zaj csökkentését szolgáló intézkedéseknek, a belváros zöldterületekkel való ellátásának, a sport- és rekreációs területek jó megközelíthetőségének.<sup>29</sup> Mindezen lépések orientálására ő is szükségesnek tartotta az átfogó tervet: „Észak-Amerikában a közönség szakértők bevonásával *városfejlesztési bizottságokat* szervez és ankéteken bírálja el a hatóság terveit. [...] Hasonlóképpen szükséges Budapestnek városrendezési és ezzel összefüggő közlekedésfejlesztési, út- és csatorna-építési tervét, az összes érdekeltségek és szakintézmények meghallgatása után, a változott viszonyoknak megfelelően módosítva nyilvánosságra hozni, hogy ne csak a telekvásárló és építető, hanem a lakást változta-

<sup>27</sup> KAFFKA Péter: Budapesti lakásépítés. *Magyar Szemle*, XI. 1931. április. 360., 365.

<sup>28</sup> BODOR Antal: i. m. 530–533.

<sup>29</sup> Uo. 535–555.

tó közönség is ahhoz igazodjék.” A Nagy-Budapest létrehozása előtt tornyosuló akadályok ellenére – tette hozzá – „szükséges azonban az, hogy a szomszédos községek közlekedési, városrendezési és fejlesztési tervei, a fővároséhoz igazodva, mielőbb elkészüljenek, és széles körben szintén ismertté váljanak”.<sup>30</sup>

A húszas évek extenzív városnövekedése és kiköltözési mozgalma nem csupán a peremvárosok tervszerűtlen felnövekedése és a fővárossal való összenövése által előidézett, korábban is tapasztalható válságjelenségeket élte ki,<sup>31</sup> de az is világossá tette, hogy a városfejlesztésnek a nagyvárosi település tényleges határaival kell számolnia, s ezek függetlenek a közigazgatási beosztástól. E határok megállapítása és az agglomeráció szerepének tisztázása ugyancsak egy átfogó fejlesztési program keretében tűnt lehetségesnek, ami választ ad a település tömörítésének vagy decentralizálásának dilemmájára.<sup>32</sup> A városrendezés és az építésügy terén sürgető feladat lett az integráció megvalósítása még akkor is, ha Nagy-Budapest létrehozása nem tartozott a politikai realitások közé.<sup>33</sup>

## Budapest az „új építészet” nézőpontjából

Szétterülés és kertvárosiasodás vagy fokozott tömörülés és magasba törés – ez volt a város mint településforma jövőjéről a húszas években nemzetközi méretekben kibontakozott vita egyik alapkérdése.<sup>34</sup> 1928-ban megalakult a várossal kapcsolatos hagyományos képzetek kritikájának és az új elgondolások kiérlelésének meghatározó szellemi műhelye, a CIAM (eredeti neve magyarul: Modern Építészet Nemzetközi Kongresszusa), amely a racionális kislakások tömegtermelésének kérdését tar-

<sup>30</sup> Uo. 536–537. *(Kiemelés az eredetiben.)*

<sup>31</sup> Ezeket elsőként vizsgálta BÁRCZY István–HARRER Ferenc: *Tanulmány a szomszédos községeknek Budapesthez való kapcsolásáról*. Budapest, 1908.

<sup>32</sup> Az agglomerálódási folyamatok korabeli területi kiterjedéséről lásd BELUSZKY Pál: Az elővárosok útja Nagy-Budapesthez. In: *Az ötvenéves Nagy-Budapest – előzmények és megvalósulás. Tanulmányok Budapest Múltjából*. XXX. Szerk.: HOLLÓ Szilvia Andrea–SIPÓS András. Budapest, 2002. 138–144.

<sup>33</sup> A Magyar Mérnök és Építész Egylet 1930. évi városépítési ankétján Padányi Gulyás Jenő javasolta az FKT hatáskörének kiterjesztését Budapest környékére. *(MMÉEK, LXIV. 1930/21–22. 172.)*

Harrer Ferenc megállapítása szerint: „Tényleges kapcsolat a főváros és környéke között eddig csak annyiban van, hogy a főváros látja el Újpest és Kispest gázzolgáltatását; Rákospalota és Pestújhely óhajtották volna, hogy a főváros lássa el vízszolgáltatásukat, de nem tudtak elég pénzügyi alapot nyújtani, s ezért az ügy abbamaradt.” (HARRER Ferenc: *Budapest városfejlesztési programja*. Budapest, 1933. Kny. a Városi Szemle XIX. évfolyamából. 11.)

<sup>34</sup> PERÉNYI Imre: *Városépítéstan*. Tankönyvkiadó, Budapest, 1978. 173–183.

totta az elsődlegesnek. A modern lakásépítés városrendezési és tágabb várospolitikai feltételei kiváltképpen 1930-tól, a lakásra és a lakóházra vonatkozó alapelvek tárgyalását követően kerültek a kongresszusi tanácskozások középpontjába.

Az „új építészet” különböző áramlatainak képviselői úgy érezték, hogy a modern társadalom alapkérdései a nagyvárosokban dőlnek el. Saját szakmájuk a racionalizálás, standardizálás, típustervezés révén immár olyan eszközöket fejlesztett ki, amelyek alkalmazása lehetővé teszi a tömegek életminőségének lényeges javítását, és a lakókörnyezetnek, a rekreációnak, a szabadidő eltöltése szférájának átalakításával olyan átfogó életmódreformhoz juthatnak el, ami lényegesen csillapítani képes az egyelőre robbanásig feszülő társadalmi ellentéteket. Mindennek – gondolták – elsősorban a kialakult hatalmi viszonyok és a városi telektulajdon kedvezőtlen megosztása áll az útjában. Ennek következménye a modern lakás számára nem megfelelő beépítési módok és házformák dominanciája is.<sup>35</sup> Elsősorban abból a megfontolásból kiindulva, hogy az egészségügyi, higiéniai követelményeknek mindenben megfelelő alacsony beépítés ésszerűtlenül széthúzná a várost, a CIAM köreiből a tágas zöldterületekkel elválasztott magasház vált elfogadottá mint a legideálisabb beépítési forma, észak–déli tájolású sávossal elrendezésben, hogy minden lakás megfelelő napfényt kapjon. A város mint egész működőképességének kulcsát pedig az alapfunkciók – lakás, munka, szabadidőtöltés, közlekedés – lehetőség szerint tiszta térbeli elkülönítésében és a közöttük lévő kapcsolat mérnöki pontosságú megtervezésében látták.<sup>36</sup> A funkcionális városhoz a lineáris-sávossal elrendezett megformálást tartották, mint a hagyományos koncentrikus elrendezést.

A nagyvárosok válságtüneteinek diagnózisán és a korábbi várostervezés radikális kritikáján alapuló elvek így olyan határozott társadalomkritikai tartalmat kaptak, ami eleve erőteljesen korlátozta magyarországi térnyerésük lehetőségét.<sup>37</sup> Mindazonáltal olyan kihívást jelentettek,

<sup>35</sup> Lásd a CIAM 1933. évi kongresszusának következtetéseit összegző Athéni Charta 71–74. pontjait. In: *Urbanisztika*. Szerkesztette, a szemelvényeket válogatta és a bevezető tanulmányt írta: VIDOR Ferenc. Gondolat Kiadó, Budapest, 1979. 158.

<sup>36</sup> Az Athéni Charta határozott állásfoglalása a magas ház mellett: 23–28. pont. A funkciók szétválasztásáról: 76–78. pont. In: *Urbanisztika*. 153., 159. Vö. Kenneth FRAMPTON: *A modern építészeti kritikai története*. Budapest, 2002. 196–211., 235–245., 354–356.

<sup>37</sup> Az „új építészet” korai magyarországi recepciójáról lásd GÁBOR Eszter: *A CIAM magyar csoportja*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1972.; DÉRY Attila–MERÉNYI Ferenc: *Magyar építészet 1867–1945*. Budapest, 2000. 202–206.; MEZEI Ottó: *A Bauhaus magyar vonatkozásai*. Budapest, 1981.; FERKAI András: *Le Corbusier és Magyarország*. In: Uő: *Úr vagy megélt tér. Építészettörténeti írások*. Budapest, 2003. 77–83.

hogy végiggondolásuk előtt Budapest jövőképeének felvázolásakor sem lehetett kitérni. Annál kevésbé, mivel az „új építészetet” már nem csupán tervek, deklarációk és városutópiák, valamint mutatóban megvalósított egyes épületek formájában lehetett tanulmányozni. Elsősorban a weimari Németország – kiváltképp Berlin és Frankfurt – városzéli lakótelep-építkezései kínáltak példát arra, miként lehet megvalósítani elveiket a tömeges lakásépítésnél, a városi léptékű tervezés során. Ezek egyfajta gyakorlati szintézisét nyújtották két nagy reformirányzat – a tömörítés és ésszerű területkihasználás, valamint a kertváros – eszméinek. A magyarországi városrendezés és várospolitikai hagyományosan a német városok felé tájékozódott, azok voltak a hatékonyan és szakszerűen irányított települések modellértékű példái. Ez az érdeklődés szakmai körökben, a weimari köztársasággal szembeni hivatalos fenntartások mellett is eleven maradt.<sup>38</sup>

A CIAM fiatal baloldali építészekből álló magyar csoportja 1932-ben két kiállítást szervezett, amelyeken a magyarországi és budapesti viszonyokat konkrétan bírálva próbálta ráirányítani a nagyközönség figyelmét a korszerű kislakásokból felépülő, racionálisan tervezett, sávos elrendezésű „kollektív város” gondolatkörére. A szeptemberben rendezett második bemutató, amely a lakásnyomor szélesebb társadalmi-politikai összefüggéseit és következményeit is érzékeltette, és nyíltan megfogalmazta azt a tézist, hogy „a város a társadalmi rend képe”, végképp túlment azon, amit a hivatalos Magyarország elviselt. A rendezők ellen el-

<sup>38</sup> Az 1945 utáni várostervezési munkálatok későbbi irányítója „regényes önéletrajzában” ír a harmincas évek derekán (feltehetően 1935–1936-ban), a főváros városrendezési ügyosztályának fiatal mérnökeként Berlinben tett látogatásáról: „a körvasút mentén vagy még távolabb voltak az új lakótelepek, a weimari korszak, a „Neue Sachlichkeit” alkotásai, s engem leginkább ezek érdekeltek, körbe-körbe utaztam a magasvasúton és sorra jártam valamennyit. Itt láttam először modern épületeket nagyobb számban, összefüggő csoportokban, hiszen otthon akkor még csak elvétve akadt egy-egy. Jól megépített épületek voltak, kifogástalan állapotban, s ilyen volt környezetük, az egész lakótelep is: az utakat, járdákat mind megépítették, a kerteket, udvarokat tereteket növényzettel beültették, s nemcsak beültették, hanem seperték, gondozták is. Nem hiányzott itt semmi, minden terv szerint a helyén volt, s készen volt. [...] Az volt az érzésem, a modern építészetet csak annyi, hogy nem tesznek tetőt az épületekre, a falakat nem díszítik, s az ablakokat vízszintes irányú csíkokba, keretekbe foglalják össze. Csak az tetszett nekem, hogy az utcák között alig van egyenes, csaknem mind ívben hajlik, s mentükben ívesen hajlanak a házak hosszú csíkjai is, ez és a kertek, fák oldottak valamit azon a szárazságon, kimértségen, amit itt tapasztaltam. Hi-deg tél volt, de tiszta felhőtlen égbolt, ragyogó napsütés, s én sorra jártam valamennyi telepet, a telepek valamennyi utcáját – mindenütt ugyanaz fogadott: csend, üres, tiszta utak, jól ápolt kertek, napfényben fürdő, sima homlokzatok. [...] A modern építészetet e lakótelepek nyomán szinte hivatalos ízt kapott bennem, tudomásul vettem, hogy ezt kell követni, csinálni kell, különösebb öröm s lelkesedés nélkül.” (GRANASZTÓI Pál: *Vallomás és búcsú*. Budapest, 1961. 176–178.)

járását indítottak izgatásért, Molnár Farkast és társait felfüggesztett fogházbüntetésre ítélték.<sup>39</sup>

A hatalom éles reakcióját főként a tömegek felé fordulás szándéka és az agitatív hangvétel váltotta ki. Exkluzívabb közönségnek és szakembereknek szóló fórumokon, ha igazán elfogadottá még nem is vált, ekkora már polgárjogot nyert az új urbanisztikai gondolkodás. A néhány év alatt végbement hangulatváltást mutatja, hogy míg 1928-ban a Magyar Mérnök és Építész Egyletben Fischer József vetített képes előadását a frankfurti építkezésekről még szinte puccsszerűen kellett megszervezni,<sup>40</sup> 1931-ben Preisich Gábor már a *Magyar Szemle* hasábjain adott alapos ismertetést a CIAM/CIRPAC addigi munkásságáról.<sup>41</sup>

Az OTI albertfalvai családi házas telepéről, amely a CIAM-csoport kiállításán negatív példaként szerepelt, hasonlóan lesújtóan nyilatkozott az FKT-nál működő Kaffka Péter. A *Magyar Szemle*ben megjegyezte: „Az ötletszerűen és hozzáértés nélkül elhelyezett lakótelep bűn a szociális és kultúrtörökvésekkel szemben. A telepelhelyezés kérdése ma már egy külön tudományágat képez.” Miközben a szociáldemokrata bécsi városvezetés által építtetett hatalmas bérháztömböket a „kollektív szervezkedés veszedelmes eszközeinek” minősítette „a GPU rendszerének mintájára berendezve”, a weimari Németország lakótelepeiben „az új lakástípus és az új tárgyilagos építészet melegágyait” fedezte fel, s különösen a legnagyobb „lakóértékű” sokszorosítható kislakás tudományosan megalapozott módszeres kikísérletezését értékelte nagyra.<sup>42</sup> A Budapesten tapasztalható kitelepedési mozgalom helyes irányba terelését is a német rendszerű építőszövetkezetek elterjedésétől, a típusotthonokból álló sor-

<sup>39</sup> GÁBOR Eszter: i. m. 8–14.

<sup>40</sup> BFL XV. 9. d. Fischer József visszaemlékezése. 1982. 33–34. – Fischer több mint fél évszázad távlatából felidézte az egyik tekintélyes professzor megjegyzését: „19 óta nem volt ilyen hang az egyletben.”

<sup>41</sup> PREISICH Gábor: A „CIRPAC” és a modern építészet. *Magyar Szemle*, XIII. 1931. szeptember. 47–53. o. – A cikk kitér a modern építészet „magyartalanságának” vádjára, visszautasítva, hogy az csupán utánozza az internacionális építészetet: „... a modern építészet megalapítói között is már nagy számmal voltak magyarok, és az ő munkáik bármennyire is általános emberi szempontok szerint készülnek, megvan a maguk külön magyar íze, aminek nem akart magyarkodás és nem romantikus ábránd az alapja, hanem alapja a magyar föld speciális viszonyai, a speciálisan magyar szükségletek és az a különös öntudatlan valami, mely akarva-akaratlanul meglátszik a modern magyar építészetben...” (Uo. 49.) Preisich külön kiemeli a frankfurti építkezések irányítójának, az akkor már a Szovjetunióban dolgozó Ernst Maynak a CIRPAC 1931. évi berlini konferenciáján tartott előadását, megjegyezve: az, „hogy May kénytelen egy teljeseen tőlünk idegen és ellenséges életfelfogás számára építeni, nem jelenti azt, hogy ami elgondolásában általános értékű, ne tanulhatnánk belőle és fel ne használhatnók.” (Uo. 52.; lásd még PREISICH Gábor: *Ernst May*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1983.)

<sup>42</sup> KAFFKA Péter: Budapesti lakásépítés. I. m. 363.

házas és társasházas telepektől várta. „A különálló családházak a köz rovására történő fejlődése átalakul, úgyhogy a modern követelményeknek megfelelő világos, napos, racionális lakásokból álló lakótelepek és társasházak épülnek az építő-takarékszövetkezetek útján, és így a nagyvárosok túlságosan külterjes fejlődésének fenyegető veszedelme elmúlt. Az építőiparnak ez a reményteljes új szervezete van hivatva arra, hogy megteremtse az új lakást, az új háztípust és az új várost, amely otthona lesz annak a nemzedéknek, ami már ott nevelődik az egészségesebb és emberségesebb új lakásban.”<sup>43</sup>

Masirevich György építész ugyanezen orgánumban a CIAM 1930. évi brüsszeli kongresszusának eredményeire hivatkozva szögezte le, hogy „a jól megépített családi ház örökké fényűzés marad. Viszont ha túl olcsón állítjuk elő, nem felel meg az egészségügyi követelményeknek. Tehát a sorház és a jól tájolt sávrendszerben épített többlakásos ház feltétlenül megkövetelt gazdaságos és egészségügyileg kifogástalanul megépíthető lakásformája a nagyvárosnak, melyek alkalmazása nélkül a legszegényebb néposztályt megfelelő lakáshoz juttatni lehetetlenség.” Budapesten ezt magának a városi hatóságnak kellene kezdeményeznie, ilyen célra felhasználnia hatalmas telekvagyonát. Egyes telekkomplexumok megfelelő parcellázásával, út- és közműellátásával „a legkitűnőbb és legszebb lakótelepeket volna módjában létesíteni”.<sup>44</sup>

Az „új építészet” egyik legkorábbi és legradikálisabb hazai propagátora, Forgó Pál szerint Budapest városközpontjának jövője sem lehet más, mint a magasba terjeszkedés, a felhőkarcolóépítés: „Kellő közlekedésre szánt utcafelületet hagyva a magas házak közt, azok egészséges, elegendő világítást és szellőzést kapnak, emellett nagyobb kubatúrát biztosítanak, mint a mai szétterpeszkedő, 4-5 emeletes alacsony házak, melyek közt megfűl a közlekedés.” A tiszta funkcionális tagolás elve jegyében ugyanakkor a city kizárólagos adminisztratív és kereskedelmi munkanegyed lesz, míg az ipari és lakónegyedek „meghatározott számú lakosság és dolgozóréteg részére építve” mint elkülönült egységek veszik körül. „Távolságuk tekintélyes lehet, ha a közlekedés kérdéseit helyesen oldjuk meg; a gyorsvasutak, sűrűn indított autóbuszok segítségével szerves rész minden legtávolabb fekvő »Trabantstadt«.”<sup>45</sup>

<sup>43</sup> Uo. 365–366.

<sup>44</sup> MASIREVICH György, ifj.: Városépítés. *Magyar Szemle*, XIII. 1931. október. 130–137.

<sup>45</sup> FORGÓ Pál: A városépítés új problémái és eredményei. *Városi Szemle*, XIV. 1928. 280–295. Vö. CSÁKI Tamás: Budapesti felhőkarcoló-tervek az 1920-as években. *Kritika*, 2001/2. 14–19.

## A városfejlesztési program kidolgozása<sup>46</sup>

Harrer Ferenc 1932 szeptemberében „elnöki előterjesztés” formájában a bizottság elé tárta a városfejlesztési program rendszerét és tartalmi kérdéseit felölelő, a „problémakatalógus” műfaján jóval túlmenő részletes tanulmányát.<sup>47</sup> Az új építészet urbanisztikai gondolkörére közvetlenül nem reflektált, ugyanakkor adaptálni igyekezett azt a nyugat-európai tervezési gyakorlatban már elterjedt módszertani alapelveket, mely szerint az első és legfontosabb feladat a beépítésre szánt területek kijelölése és szigorú lehatárolása, valamint az egyes területek általános felhasználási módjának megállapítása. Fontos újítást jelentett a forgalmi úthálózat és a lakóutak szétválasztása is, ami lehetővé tette, hogy az úthálózat és a telektömbök kialakítása eleve az adott területre szánt beépítési módnak megfelelően történjen.<sup>48</sup>

Harrer abból indult ki, hogy a fővárost és környékét jelentő másfél milliós népességtömörülés „az ország területének bármely jövőbeli alakítása mellett is már az elérhető felső határ körül mozog”, ezért „alig kell nagyobb népességgel számolnunk, mint amilyent ma találunk”.<sup>49</sup> A területfelhasználási terv kialakításához szerinte először is állást kell foglalni abban, hogy kívánják-e a lakosságot fokozott mértékben Budapest közigazgatási területén tömöríteni, a környékről való visszavándorlás ösztönzésével is; másrészt hogy a város „belső telepítési politikáját úgy irányítja-e, hogy a lakosságot lehetőleg a belső városrészekben tömöríti, és a külső részeken minél szélesebben gondoskodik zöld közterületekről (erdőkről, parkokról), a mező- s kertgazdasági művelés alatt álló területeknek ebben a minőségükben való lehető meghagyásáról, vagy pedig nagy területét a külterjes, aprótelkes, kertés kis családi házas építési mód terjesztésére kívánja-e főleg használni”.<sup>50</sup> Harrer érzékeltet-

<sup>46</sup> Jelen tanulmány keretében terjedelmi okokból csak a városfejlesztési programok városszerkezeti, területfelhasználási és lakáspolitikai elgondolásaival foglalkozunk bővebben, az egyéb kérdésekkel csak annyiban, amennyiben a rájuk vonatkozó megállapítások ebből a szempontból lényegesek. A forgalmi, közlekedési vagy a városképi és műemlékvédelmi tervek külön fejezetet érdemelének.

<sup>47</sup> BFL IV. 1403. x. 3. tétel. Csekély módosításokkal megjelent a *Városi Szemlében*: HARRER Ferenc: Budapest városfejlesztési programja. „Mint e bizottság elnöke [...] feladatommak tekintettem, hogy a városfejlesztési program tartalmát tevő kérdéseket szerves összefüggésükben előtárjam, és az egyes kérdésekre nézve a probléma felállítást elvégezzem.” (Uo. 3.)

<sup>48</sup> WARGA László: A korszerű városrendezés alapelvei. In: *Városfejlesztés, városrendezés, városépítés. Az V. Közigazgatási Továbbképző Tanfolyam előadásai*. Szerk.: MÁRTONFFY Károly. Budapest, 1940. 23–32.

<sup>49</sup> HARRER Ferenc: Budapest városfejlesztési programja. I. m. 8.

<sup>50</sup> Uo. 9.

te azt az álláspontját, hogy csak olyan megoldásokat tart reálisnak, amelyek a város már kialakult alapszerkezetét adottságként kezelik: „Nagy előrelátással és az elméletileg legmagasabb követelések szem előtt tartásával kell eljárunk, de nem vonhatjuk ki magunkat azoknak a gazdasági és általában társadalmi viszonyoknak hatása alól, amelyek között élünk, különösen akkor nem, amidőn ezekben belátható időn belül változás nem várható.”<sup>51</sup> Ezzel összefüggésben lényegében fenntarthatónak ítélte az építési övezetek 1914-ben kialakított rendszerét is, az „elfajulások” kiküszöbölésével (mint például a telekminimum terén tett, helyenként túlságosan nagy engedmények, a közművekkel el nem látott területen való építkezés lehetősége). Mivel az „alig megállítható, legfeljebb lassítható extenzív építési irányzat” mellett még hosszú távon sem várható, hogy a zárt sorú beépítésre kijelölt területeket a szabályzatban megengedett magasságú és beépítési intenzitású házakkal kitöltik, javasolta, hogy azokon a külsőbb részeken, ahol magasházak még csak elvértve keletkeztek, szállítsák le a maximális épületmagasságot. A CIAM-osok által kívánatosnak tartott sávós építésmódról tartózkodóan nyilatkozott, mondván, hogy azt sorházas formában is csak úgy engedjék meg, ha az egész tömböt egyszerre és egységes kivitelben építik be. A telek körülépítésével kialakuló zárt udvaros, körfolyosós hagyományos bérházat végképp elavultnak minősítette, ugyanakkor sejteni engedte, hogy a belső városrészek fellazításának lehetőségét elsősorban a hátsó udvari szárnyakat kiküszöbölő úgynevezett csatlakozó udvaros rendszerben látja; az új városrészekben pedig az ekkoriban elterjedő, a telektömböt annak szegélyén körülépítő keretes építésmód általánossá válását tartaná megfelelőnek.<sup>52</sup> (Lásd 1. ábra.)

A tanulmány szakmai körökben élénk visszhangot váltott ki. A Magyar Mérnök és Építész Egylet haladéktalanul felajánlotta tagjai szakértői munkáját, s a munkálatok koordinálására és a tervezett beható viták előkészítésére négytagú bizottságot küldött ki (tagjai: Bierbauer Virgil, Münnich Aladár, Padányi Gulyás Jenő, Wellisch Andor).<sup>53</sup>

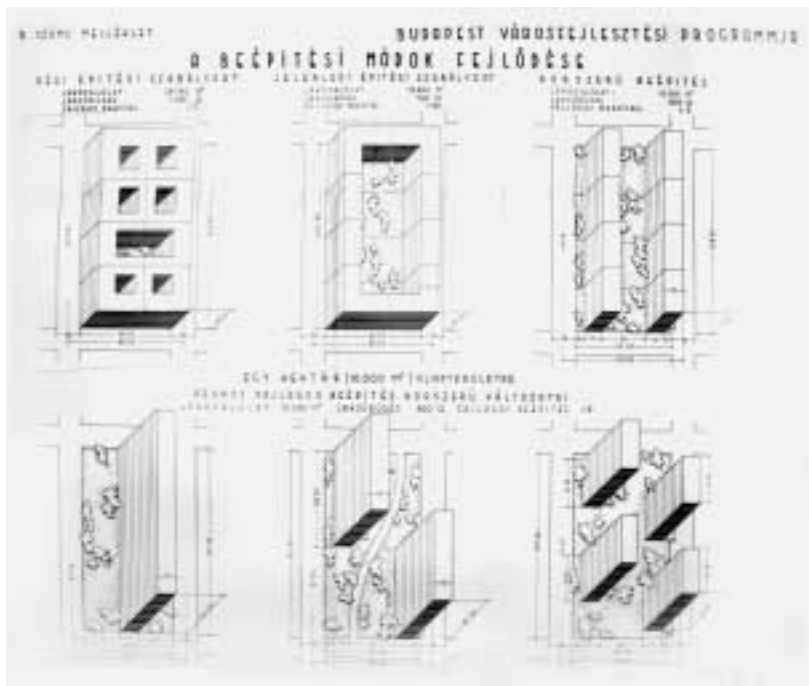
Kafka Péter volt az egyedüli, aki a koncepciót alapjaiban megkérdőjelező véleménnyel lépett a nyilvánosság elé. Véleménye szerint Harrer tanulmánya „szép, átfogó, virágos koszorú a múlt városrendezési területek összes virágfajaiból”, de azért, hogy a centrális-koncentrikus városszerkezetet és az ezt kiszolgáló körút-sugarút rendszerét nem kérdő-

<sup>51</sup> Uo. 33.

<sup>52</sup> Uo. 33–41.

<sup>53</sup> BFL IV. 1403. x. 3. tétel. A Magyar Mérnök és Építész Egylet 1932. október 13-i átírata.





1. ábra A beépítési módok fejlődése. Forrás: 3. sz. Melléklet Budapest Városfejlesztési Programjához. BFL IV. 1421. g. Szimély Károly iratai.

jelezi meg, „középkori alapeszmék mázsás láncait” viseli magán.<sup>54</sup> Ezzel szemben Kaffka a „sávós Budapest” vízióját vázolta fel, amely szerinte nemcsak a modern város ideálképével áll inkább összhangban, hanem az út mentén hosszan elnyúló „ősi magyar faluépítés” szellemével is, szemben a „centralizmus idegenszerű középkori hagyományával”. Budapest természetes adottságai ugyancsak ezt támogatják: a Duna ideális főtengely, melynek mentén a jobbparton a fürdőök vonulata a Gellért-hegy–Várhegy–Margit-sziget–Aquincum reprezentatív vonallal együtt a turizmus szempontjai szerinti fejlesztést igényel, és egészen Visegrádig nyúlhatna. E számunkra „világot jelentő sávval” azonban a városrendezés nem volt tisztában, ezért ékelhette közbe az óbudai gázgyárat. A pesti city-sáv ugyancsak hosszanti terjeszkedésre lenne hivatott a fo-

<sup>54</sup> KAFFKA Péter: A főváros modernizálása. *Magyar Szemle*, XVI. 1932. december. 355–365.

lyam mentén, de ennek ipari területek állják útját. A cityt széles útvo-nallal kellene elválasztani a sűrűn lakott városrésztől, amely szintén sáv-szerűen terjedhetne tovább, másik hosszanti oldalán pedig a vasútvonal választaná el a gyárváros sávjától. A főtengely másik oldalán, a repre- zentatív városon túl lakóövezetek sávjai következnenek mind tágasabb kertekkel, hosszirányban szinte korlátlan terjeszkedési lehetőséggel. A sá- vokat keresztirányú útvonalak kötnék össze, amelyek helyét a hidak ele- ve kijelölik. A közlekedés így „egymás után halad egyenes irányban át a gyárvároson, munkás- és kereskedő lakónegyedek sávjain át a cityn, a tengelyen, a reprezentatív városrészen és a villa lakónegyedek külön- böző jellegű sávjain. Minden egyes keresztút átvágja az összes sávokat. Minden sávnak kell legyen egy hosszanti irányú fő közlekedő ere.”<sup>55</sup> Kaffka elismerte, hogy mindez csak a távoli jövőre vonatkozó terv le- het, de úgy vélte, az aktuális problémákat is ennek a képnek mint vég- célnak a jegyében kellene elbírálni.

A program előkészítésére kiküldött bizottság a Harrer-féle tervezet ál- talános vitáját 1932. október 5-én folytatta le. Noha a Magyarországi Szociáldemokrata Párt részéről Bresztovszky Ernő a sávós városszerke- zet mellett állt ki, különösebb vita nélkül fogadták el az elnöki előter- jesztést a további tárgyalás alapjául, s egyúttal a további munka szerve- zését és ütemezését is Harrer kezébe tették le.<sup>56</sup>

A bizottság a városfejlesztési program részleteinek tárgyalását a für- dőváros kérdésével kezdte, elsősorban azért, mert a Tabán napirenden lévő lebontása és a rendkívül értékes városrész további sorsának tisztá- zása sürgette az állásfoglalást a fürdőfejlesztés perspektíváival és hosszú távú területi igényeivel kapcsolatban. A témát 1932 decemberétől 1933 februárjáig sorozatos üléseken, szakértők bevonásával vitatták meg, és az erről szóló jelentést a törvényhatósági tanács elé terjesztették. Az év második felében az ülések szüneteltek, mivel a városrendezési ügyosz- tály csak az év végére készült el a lakóházépítés városrendezési követel- ményekre vonatkozó előterjesztésével. Ezt 1934. január–február folya- mán tűzték napirendre, márciusban a Dunával kapcsolatos kérdéseket, majd decemberben a területfelhasználással és telepítési politikával kap- csolatos állásfoglalást, amelyet 1935 februárjában fogadtak el. Ezt lo- gikusan a közlekedési hálózat témaköre követte. Ellentétben a megelő- ző fejezetekkel, melyekkel kapcsolatban a bizottságnak viszonylag szabad

<sup>55</sup> Uo. 363.

<sup>56</sup> BFL IV. 1403. x. Jegyzőkönyv a bizottság 1932. október 5-i üléséről.; *Fővárosi Közlöny*, 1932. október 14. 936–938.

keze volt, ez hosszas és bonyolult tárgyalássorozatot igényelt a kormányzati szervekkel és az érintett közlekedési vállalatokkal (MÁV, BSZKRT), így a tárgyalásokat csak 1938-ban zárták le a vasutakra vonatkozó álláspont elfogadásával. Ezzel párhuzamosan foglalkoztak a műemlékekkel, amelyekről 1936-ban tettek közzé bizottsági véleményt.

A Nemzeti Egység Pártjának szakadása 1938 novemberében begyűrűzött a városközi politikába is, és Harrer ekkor lényegében ellenzékbe szorult. Miután így nem tűnt biztosnak, hogy az általa vezetett bizottság mandátumát újabb egy évre meghosszabbítják, az utolsó hónapban, 1939 júniusában mindössze két ülés alatt végeztek a városképi követelményekkel, a közintézmények elhelyezésével, valamint a városrendezés jogi és pénzügyi vonatkozásaival.<sup>57</sup> Az üléseken elfogadott határozatok alapján Harrer maga készítette el az összefoglaló jelentést, amelyet a közgyűlés 1940. október 11-én érdemi vita nélkül elfogadott városfejlesztési tervnek.<sup>58</sup>

Mekkora befolyást gyakorolt a fejlesztési program tartalmára maga a bizottság? Preisich Gábor Heim Ernőre, a testület egykori jegyzőjére és ügyosztályi mérnök-előadójára hivatkozva azt írja, hogy Harrer nemegyszer csak a szakértők és a titkár jelenlétében diktálta le az ülés „határozatát”.<sup>59</sup> A jegyzőkönyvek ilyen esetről nem árulkodnak ugyan, a tanácskozások általában gyér látogatottságáról azonban igen: a tizenöt tag közül nemritkán csak öten-hatan vettek részt.<sup>60</sup> Harrer szerint: „Hogy a törvényhatósági bizottság tagjai a külön bizottság működésének általában nem tulajdonítottak jelentőséget, mutatta az, hogy a vezető várospolitikusok – akik a Közmunkák Tanácsába való bejuthatásnál az elsőbbséget maguknak mindig követelték – pártkülönség nélkül távol tartották magukat a bizottságtól, és a valóságban a szakértők közül

<sup>57</sup> A bizottság fennmaradt jegyzőkönyvei: BFL IV. 1403. x. 1. doboz.

<sup>58</sup> BFL IV. 1403. a. Budapest Székesfőváros Törvényhatósági Bizottságának közgyűlési jegyzőkönyvei 523/1940 (október 11.); *Fővárosi Közlöny*, 1940. október 29. 1089–1092.; *Budapest Városfejlesztési Programja. Az 1937. évi VI. tc. alapján készítendő városfejlesztési terv*. Budapest Székesfőváros Házinyomdája, Budapest, 1940.; A bizottság működése lezárásának körülményeiről: HARRER Ferenc: *Egy magyar polgár élete*. I. m. II. k. 112.

<sup>59</sup> PREISICH Gábor: Az „Általános rendezési terv” a Tanácsköztársaság idejétől a második világháborúig. *Budapest*, XIX. 1981. 6. sz. 32–33. Figyelembe kell venni, hogy Heim Ernő csak 1935 októberétől látta el a bizottság jegyzői teendőit, amikor a lakás- és telepítéspolitikán túljutva a testületi működés legaktívabb szakasza véget ért.

<sup>60</sup> A bizottság aktívabb tagjai közé tartozott Schodits Lajos alelnök, az Állami Felső Építőipari Iskola igazgatója, K. Császár Ferenc építész, Lampel Vilmos nyugalmazott pénzügyminisztériumi tisztviselő (Keresztény Községi Párt), Dorner Gyula, a Földművelésügyi Minisztérium tisztviselője, Martin János mérnök (Egységes Községi Párt), Sármezey Endre, az arad-csanádi vasút nyugalmazott vezérigazgató-helyettese (Keresztény Ellenzék), Bresztovszky Ede és Büchler József szociáldemokrata politikusok.

is az (Petrovác Gyula), aki vezető várospolitikus számba is ment.<sup>61</sup> Ennek következménye az volt, hogy a bizottságban hovatovább csak a tagok alig harmadát is kitevő műszaki képzettségű tag jelent meg; ezek azonban mindvégig értékes közreműködést fejtettek ki [...] Azt a szolgálatot, amit én vártam a bizottságtól, azt megkaptam: a kollektív formát egyéni elgondolásaim számára és a lehetőséget arra, hogy a munkálatba bevonhassam, illetőleg a témákhoz összevonhassam a hivatali és társadalmi tényezőket, amelyeknek azokhoz hivatásuknál fogva közük van...”<sup>62</sup>

Noha Harrer a polgármestereknek (Sipőcz Jenőnek és Szendy Károlynak) is a szemére veti közönyösségüket, sőt bizonyos ellenszenvüket, kétségtelen, hogy azok a városházi apparátus közreműködését mindvégig biztosították. A városfejlesztési program kulcsfejezeteit, a külső szakértők anyagainak felhasználásával, a polgármesteri III. ügyosztály városrendezési alosztálya öntötte formába Messik Géza vezetésével. A legfontosabb, a területfelhasználásról és a lakóházépítésről szóló elaborátumok alapanyagaként Bierbauer Virgil,<sup>63</sup> a *Tér és Forma* szerkesztője által készített tanulmány szolgált,<sup>64</sup> melynek alapján Harrer részletes kérdéskatalógust állított össze az ügyosztály számára.<sup>65</sup>

Bierbauer abból indult ki, hogy a háború utáni évtized nyugat-európai közületi vagy közületi támogatású tömeges építkezései során létesült lakások bérei viszonylag magasak, a legkisebb keresetűek számára

<sup>61</sup> Ez ilyen formában túlzás, hiszen nem csak Bresztovszky és Büchler számított vezető várospolitikusnak, de 1935-ben beválasztották a bizottságba Zsitvay Tibort volt igazságügy-minisztert is, miután átvette a Nemzeti Egység Pártja fővárosi szervezetének vezetését.

<sup>62</sup> HARRER Ferenc: *Egy magyar polgár élete*. I. m. II. k. 110. – Granasztói Pál önéletrajzi emlékezéseiben szintén szól a bizottságról, amelynek tárgyalásai és különösen az elnök, „Donner kegyelmes úr” megnyilatkozásai a városrendezés új tervleitarták fel a kezdő székesfővárosi mérnök számára, és döntően befolyásolták további érdeklődését. Bizonyára a hivatalban uralkodó megítélést tükrözve írja, hogy a „bizottsági tagok nagyrészt idősebb, ráérő bácsik voltak, akik szívesen beszéltek, hallatták a hangjukat, gyakran elkalandoztak, részletkérdésekbe bonyolódtak. Donner bámulusos türelemmel hallgatta a se vége se hossza felszólalásokat, [...] s a végén mindig úgy fogalmazta meg a határozatot, mintha ez nem az ő véleménye, hanem a bizottságé volna, ő nem is tett volna mást, csak összefoglalta azt, amivel mindenki egyetért.” (GRANASZTÓI Pál: i. m. 164–165.)

<sup>63</sup> BIERBAUER (Borbíró) Virgil (1893–1956) építész, 1922-től önálló építész-tervező Budapesten, 1928–1942 között a *Tér és Forma* szerkesztője. 1945–1948-ban az FKT és Magyar Művészeti Tanács tagja, 1947–1949-ben az Építés- és Közmunkaügyi Minisztérium államtitkára.

<sup>64</sup> Bierbauer Virgil: *Budapest városépítési problémái*. I. m. 13–14. Bierbauer 1932 decemberében a főváros beépítettségének részletes felvételére, a beépítettség laksűrűségi, a forgalomszámlálási eredményeket és az ipartelepeket ábrázoló térképek elkészítésére kapott hivatalos megbízást a polgármestertől, s a munkákat 1933. augusztus végéig elvégezte. (BFL IV. 1409.c. Budapest Székesfőváros polgármesterének iratai. Polgármesteri ügyosztályok központi irattára. 8507/1932. lvt. sz.)

<sup>65</sup> BFL IV. 1403. x. 4. dosszié.

megfizethetetlenek, „és így a felépített lakások nagyrésztében a kisebb keresetű középosztály és a nagyobb keresetű munkásság helyezkedett el”.<sup>66</sup> Olcsóbb, de mégis egészséges típusokat kell tehát kidolgozni. Alaposan vizsgálta a magas (tíz vagy több emeletsoros) házak mellett szóló érveket, és arra a következtetésre jutott, hogy Le Corbusier elgondolásai „a legszigorúbb logikával készültek, és *megtámadhatatlanok, amíg azok gazdasági oldalait nem nézzük*”.<sup>67</sup> A CIAM 1930. évi brüsszeli kongresszusán bemutatott németországi számítások alapján kimutatta, hogy a telekérték, a telekfeltárási és az építési költségek együtteséből kialakuló egy lakásra eső összköltség ötemeletes ház esetén a legkedvezőbb, e fölött az építési költségek növekedése már nem fedezi az átlagos értékű telkeknél elért megtakarítást. Utalt arra, hogy Le Corbusier az általa javasolt magasház és a benne kialakított racionalizált „lakógép” működőképességét a lehető legmagasabb technikai színvonalú kivitelre alapozza, nem számolva az árával. Ráadásul a magasháznak a CIAM-osok által hirdetett előnyei csak akkor érvényesülnek, ha sávós beépítési mód mellett a közöttük lévő távolság a magasság másfél-kétszerese, és a köztes terület nyilvános kert. Kellően nagy beépíthető területek viszont csak messze a városközponttól vannak, így a munkahelyekhez való utazás távolsága kedvezőtlenül alakulna. A németországi kutatásokra épülő számításából arra a következtetésre jutott, hogy Pesten körülbelül a Keleti pályaudvar–Aréna út vonalán, azaz éppen a sűrűn beépült beltelkek határán nő meg annyira a telekérték, ami elvileg kifizetődővé teheti a magasházakkal történő kihasználást, ez viszont még hasznosítható épületek tömeges bontásával járna. Kételyeit fejezte ki a házak közötti park-sávok értékét illetően is: „Képzeljük csak el, milyen volna a házak közötti kert, ha minden 100 méter hosszára 2 oldalról odatódulna a kb. 2000 lakos? Ezek a sávok semmi esetre sem maradnának zöld szőnyegek, hacsak a gypet bokrokkal és kerítéssel be nem szegjük és közöttük sétautakat létesítünk.”<sup>68</sup> Emellett a hazai klimatikus viszonyok között a zöld pázsit fenntartása költséges gondozást, öntözést is kíván, és ha ezt is beszámítanák a lakkérbé, az a kiskeresetűek számára már nagyon is jelentős, 15–30%-os többletterhet jelentene.

A magas ház ideológiájának ekkoriban fontos eleme volt a család és a háztartás számos funkciójának (főzés, mosás, takarítás, gyermekgon-

<sup>66</sup> BIERBAUER Virgil: A lakóház-forma: alacsony, középmagas vagy magas lakóház? *Tér és Forma*, V. 1932. 65–81. (Az idézet helye 65.)

<sup>67</sup> Uo. 68. (Kiemelés az eredetiben.)

<sup>68</sup> Uo. 74.

dozás) közösségi megszervezése. Bierbauer viszont a nők munkavállalásának ösztönzését sem tartotta kívánatosnak, és kétségbe vonta e lakóforma szolidaritásra nevelő hatását. Nézete szerint a magasház leginkább a viszonylag jó keresetű gyermektelenek számára lehet megfelelő, gyermekes családoknak viszont a kertes ház kívánatos. A döntő érvet mindemellett az adott gazdasági-politikai realitásokban látta: „A tőkebefektető lakásépítéstől jót nem várhatunk. Egészséges és megfelelő lakást nem fog építtetni, csak a magasabb lakbérű házak esetében, ahol remélheti, hogy bőkezűbb befektetési busás hasznot fognak hajtani. A közösség, az állam és a községek belátható időn belül nem fognak lakást építeni, mert a jelen viszonyok között erre szolgáló összegek nem állanak rendelkezésre, kölcsönök nem várhatók. *A lakásépítés a közlelbi jövőben csak magánkezdeményezésre számíthat.* Egyedül a saját maguk számára építők azok, akiknek tevékenysége esetleg kedvezően befolyásolhatja az ország lakásviszonyait. Ezek pedig a mi viszonyaink közt inkább egyéni családi házat építenek maguknak. *Ez irányzat megvívítása nálunk fontosabb probléma, mint a magasház!*”<sup>69</sup>

Bierbauer a népességfejlődés addigi trendjét extrapolálva azzal számolt, hogy kedvező viszonyok esetén Budapest lakossága a következő hatvan év alatt 400–500 000 fővel növekedhet. A lakóházállomány összetételének eltolódását a kisebb emelet- és lakásszámú házak irányába nem a háború utáni évtized sajátosságának, hanem a századfordulótól kezdve kimutatható hosszú távú trendnek tartotta, és ennek további folytatódását feltételezte. Ennek alapján úgy kalkulált, hogy a növekvő népesség elhelyezéséhez szükséges mintegy 120 000 lakás ötödrésze, 24 000 családi ház lesz, 48 000 létesül 2–5 lakásos házakban, 25-nél több lakásos házakban viszont csak 15 000 új otthon keletkezik.<sup>70</sup> Ebből fontos következtetések adódtak a területfelhasználásra nézve. A korábbihoz hasonló szétszórt és rendszertelen építkezések mellett sem a főváros területe nem elegendő, sem az ebből eredő közműterhek nem vállalhatók. Ha azonban a várospolitikai a régi szellemben tilalmakkal, korlátozásokkal próbál küzdeni az „extenzív telepedés” ellen, azzal egyrészt csak azt éri el, hogy fokozódik a kivándorlás az agglomerációba, másrészt pedig szembehelyezkedik egy társadalmi és közegészségügyi szempontból egyébként támogandó tendenciával. Amennyiben 300–600 négyszögöles telkek helyett 80–150 négyszögölon történő építkezést sikerülne általánossá tenni, és ezt előre kijelölt területeken koncentrálni,

<sup>69</sup> Uo. 81. (Kiemelés az eredetiben.)

<sup>70</sup> BIERBAUER Virgil: *Budapest városépítési problémái*. I. m. 7–16.

úgy beépítetlen területek is bőségesen maradnának és az extenzív telepedés valamennyi káros következménye is kiküszöbölhető lenne. Bierbauer javasolta: a főváros hasznosítsa ilyen céllal hatalmas külterki telkvagyonát, és ezzel húzza ki a talajt a spekuláció alól és vegye kézbe az irányítást. A családiház-építés tapasztalati és a jövőre nézve várható szükséglete kb. évi 400 telek, így a főváros már évi 300–350 kis méretű telek kimérésével is döntő szerepre tehetne szert: telkvagyonának 0,7%-ával az ilyen természetű évi telekigény 70%-át tudná fedezni. Az út- és közműépítési programmal összhangban kijelölt 5–6 családiháztelepen úgy folyhatnának az építkezések, hogy mindegyik telep 5–10 év alatt kerek egészé váljon. A gazdaságossá tehető közműkötségek így már a telkek méltányosan megállapítandó vételárában is érvényesíthetők, de elképzelhető az örökbérleti forma is. A befolyó összegek az újabb telekszerzéseket szolgáló alapot bővítenék. Maga az építkezés már a vásárlók feladata lenne, de részletes beépítési tervhez igazodva, sőt a főváros títusterveket is rendelkezésre bocsáthatna.<sup>71</sup>

Zárt soros építkezésnél Bierbauer a jövőre nézve az egyes telkek helyett csakis a telektömb körülépítését tartotta megengedhetőnek, s amennyiben a túlságosan mély telkeket ilyen módon nem lehet gazdaságosan kihasználni, rövid, a közös udvar szélességének egyhatodáig benyúló udvari szárnyak építését javasolta. Új szabályozás esetén azonban már sávos beépítésre alkalmas telektömbök kialakítása mellett foglalt állást. Javasolta a telkek beépíthető hányadának radikális leszállítását: a belső városrészekben az addig előírt 15–25% udvarterület helyett minimálisan 40–45%, a külső negyedekben pedig a 24–35% helyett az 50–55% udvarterület kötelezővé tételét. Hatemeletesnél magasabb házak építésével nem számolt. A döntő kérdés az volt, hogy a javasolt korlátozások milyen veszteséget jelentenek az ingatlantulajdonosok számára, ezért milyen kompenzáció nyújtható, és mindez milyen hatást gyakorolhat a lakáspiacra. Bierbauer kiszámította, hogy az általa javasolt szabályozási mód mellett a belső övezetekben ugyanakkora területen 25–30%-kal kevesebb lakás létesíthető. E probléma áthidalásáról az adott viszonyok között nem tudott, vagy valószínűleg inkább nem kívánt mást mondani, mint azt, hogy a piaci mechanizmus majd orvoslja azt: a lakást keresők ezeket a minőségileg jobb, új lakásokat fogják előnyben részesíteni, vállalva a magasabb költségeket is, a régi bérházak rossz lakásai pedig fokozatosan elnéptelenednek, piaci értékük

<sup>71</sup> Uo. 56–59.; BIERBAUER Virgil: Magánépítkezés és városfejlesztés Budapesten. I. m. 77–80.

csökken. Bierbauer szerint olyannyira, hogy az új rendszer elsősorban éppen ezek tulajdonosait fogja sújtani, kikényszerítve egyúttal a hagyományos bérházak átépítését, elindítva a belterület megújításának folyamatát. Hogy a lakosság fizetőképességét tekintve mennyi realitása van egy ilyen átáramlási folyamatnak, annak vizsgálatába nem bocsátkozott. (Példaként csupán azt említette, hogy ha a városmegújítás hatására már a külterületekről is megindul a visszaáramlás, a beköltözők a megtakarított közlekedési költséget is lakbérre fordíthatják.)<sup>72</sup>

Bierbauer szorgalmazta továbbá a sorházazás építkezéshez alkalmas kis utcai szélességű és mélységű telkek kialakítását; ezt az építésmódot „az extenzív telepedés kárainak legjobb ellenszereként” értékelte. Felhívta a figyelmet arra, hogy a sorházépítkezés előnyei akkor érvényesülhetnek igazán, ha a kivitelezése egyszerre és egységesen történik, ami vonzó lehet a vállalkozói tőke számára is, hiszen a bérházi lakásokat egyre nehezebb kiadni.<sup>73</sup> Jónak tartotta az ikerházak elterjedését is, de kikötötte, hogy egyszerre és egységes terv alapján építsék őket; ennek érdekében a telekmegosztást csak az építkezés után végezzék el.<sup>74</sup>

A városrendezési ügyosztály előterjesztése az alapkérdéseket illetően összhangban volt Bierbauer álláspontjával, az elavult városrészek megújítása kérdésében azonban továbbment. Rámutatott arra, hogy a tőkének nyújtott ösztönzőktől és a belső fekvésű lakások iránti kereslet növelését célzó intézkedésektől együttesen sem várható gyors ütemű átépítés, ehhez hatósági beavatkozásra is szükség van. Ennek érdekében szükségesnek ítélte a kisajátítási törvény revízióját,<sup>75</sup> a hatósági telekátalakítás (tagosítás) lehetővé tételét, és az ilyen módon végzett területrendezések finanszírozására egy állandó bevételi forrással táplált városrendezési alap létesítését. A külterületek azon részeire, amelyeken a letelepedést a hatóság nem tartja kívánatosnak, teljes házhelyalakítási (parcellázási) tilalom kimondását javasolta; másutt pedig az engedélyt az azonnali beépítés

<sup>72</sup> BIERBAUER Virgil: *Budapest városépítési problémái.* 21–38.

<sup>73</sup> Az építési szabályzat 1933. évi módosítása tette lehetővé első ízben sorházak építését. Az e téren már gyakorlati tapasztalattal bíró Münnich Aladár számítása szerint a különálló villához képest azonos beépített térfoggalattal és kertfelülettel rendelkező négyszobás sorház esetén a létesítési költségnél mintegy 20%, a fenntartási költségnél pedig közel 25% megtakarítást lehetett elérni. (MÜNNICH Aladár: A sorházakról. *MMÉEK*, LXVII. 1933/17–18. 105–107.)

<sup>74</sup> BIERBAUER Virgil: *Budapest városépítési problémái.* I. m. 27–28.

<sup>75</sup> A kisajátítást az 1881. XLI. tc. szabályozta. A kisajátított ingatlanért vagy ingatlanrészekért teljes kártalanítást írt elő, és nem számolt a telkeknek a szabályozás folytán előálló értékemelkedésével, amely így teljes egészében a tulajdonos haszna volt. A kisajátítási eljárás lassúsága és körülményessége is erősen korlátozta annak tényleges alkalmazását. (AMBRÓZY Kálmán: A kisajátítási törvény és a székesfőváros. *Városi Szemle*, XIV. 1928. 296–303.)



lehetőségéhez, a szükséges közművek és megfelelő közlekedési összeköttetés meglétéhez kívánta kötni.<sup>76</sup>

A városfejlesztési programot kidolgozó különbizottságnak a lakóházépítésről szóló, 1934. február 14-én elfogadott állásfoglalása<sup>77</sup> első ízben mondta ki hivatalosan egy „általános rendezési terv” készítésének szükségességét, „amely magában foglalja az összes területek rendeltetését (felhasználási módját), és egyúttal a fő és átmenő forgalmi utak, vasúti és központi pályák és vízvezetési vonalak hálózatát. E tervnek azonban ki kellene terjednie nemcsak Budapest, hanem a szomszédos községek területére is.” Az általános rendezési tervnek elsősorban a beépítésre szánt és a be nem építendő területeket kell élesen elhatárolnia. Utóbbiakra nem készítenek részletes szabályozási tervet, s kimondják az építési telkek alakításának tilalmát.

A lakásépítési célra szánt területeket a határozat szigorú övezeti rendszerben kívánta elrendezni, mégpedig koncentrikusan, belülről kifelé haladva egyre csökkenő beépítési intenzitással. Állást foglalt a külső göcök kialakítása ellen, és az ellen is, hogy az intenzív beépítésű övezetek a főútvonalak mentén sugárszerűen kinyúljanak, arra hivatkozva, hogy az ilyen típusú várható lakásigényhez a belső övezetekben elegendő terület áll rendelkezésre, és az itteni telkek megfelelő magasságú házakkal való teljes beépülését kell ösztönözni. Az övezetek jellegét a hozzájuk rendelt lakóháztípussal határozta meg, azaz minden övezetben csak egy típusú lakóház építését tette lehetővé. Hat övezetet különített el: kettőt-kettőt (egy sűrűbb és egy lazább beépítésű) zárt sorú többlakásos házak (bérházak) és szabadon álló többlakásos házak (bérvillák) számára, valamint egy zárt sorú egylakásos, azaz sorházak és ikerházak céljára szolgáló, valamint egy szabadon álló családi házaknak szánt övezetet. A belső bérházas övezetben csatlakozó udvaros beépítést tett lehetővé maximum ötemeletes magassággal. Ugyanezen lakóháztípus külső övezetében legfeljebb három emelet építhető tömbszegély-beépítéssel. A sávos építkezés lehetőségét erre az övezetre korlátozta, de csak külön kérelem alapján óhajtotta lehetővé tenni abban az esetben, ha a közelben észak–déli sávok kialakítása lehetséges. Javasolta, hogy a zárt soros övezetekben keletkező nagy közös udvarok egy részéből alakítsanak közparkot, s ehhez dolgozzák ki a megfelelő jogi megoldásokat. A tömörebb bérvillaövezetben a legkisebb telekméret 1000 négyzetméter, és ennek

<sup>76</sup> BFL IV. 1403. x. 4. tétel. A lakóházépítésnek a város külső kialakításánál számbajövő elemei. III. ügyosztály, 1933. december 16.

<sup>77</sup> *Fővárosi Közlöny*, 1934. április 6. 386–390.

25%-a építhető be maximum kétemeletes, emeletenként legfeljebb négy lakást tartalmazó házzal. A bérvillák lazább övezetét elsősorban a budai hegyvidékre szánták; itt a zöldterület megóvása érdekében 2000 négyzetméter telekminimumot írtak elő 15%-os beépíthetőséggel, egyemeletes házakkal. A sorházas övezetről megállapította a határozat, hogy helyes beépítési mód mellett minimális méretű telkek esetén is jó napsütési és szellőzési viszonyok érhetőek el. A tömbök egészére egységes beépítési tervet kell készíteni és telekkönyvezni szükséges betartásának kötelezettségét. Ha egyszerre építenek be egy egész tömböt, az egyes telkek mérete akár 40 négyszögölig is csökkenthető, ami „tűzhasba nem vitt telekárak mellett már széles rétegek számára elérhető telekszerzési lehetőséget jelent”. Szabadon álló családi házhoz viszont legalább 20 méter széles és 25 méter mély telket kívánt meg, mely terület 30%-a építhető be legfeljebb egyemeletes és szigorúan csak egy lakást tartalmazó házzal.

A bizottság minden övezetre nézve megállapította az adott lakóháztípusra vonatkozó főbb műszaki követelményeket (az épület elhelyezése, méretei, a magasság és az utcaszélesség viszonya stb.), és ezzel tulajdonképpen az érvényben lévő építésügyi szabályzat megfelelő részeinek korszerűsítésére is vállalkozott. Az itt kialakított elveknek megfelelő új szabályzat csak 1940-re készült el. Szendy polgármester azonban 1934 decemberében utasította a városrendezési ügyosztályt, hogy „a külön bizottság fent megjelölt véleményében foglaltakat elvi jelentőségű kérésekre vonatkozó előterjesztéseinek megtételénél vegye irányadóul”.<sup>78</sup>

Annak eldöntése, hogy a „lakóvárosnak” szánt területet hogyan osszák meg a különféle lakóháztípusok szerint, a bizottság telepítéspolitikai állásfoglalására várt. A városrendezési ügyosztály ebben a tekintetben más arányokat feltételezett, mint Bierbauer. A családi házak kiemelkedő szerepét az elmúlt évtized sajátosságának vélték, ami nem utolsósorban azal magyarázható, hogy az elszakított területekről érkező menekültek

<sup>78</sup> BFL IV. 1403. x. 4. tétel. 199 483/1934-III. pm. sz. – A bérházaknál az érvényben lévő szabályzat által megengedett telek-körülépítést a főváros a gyakorlatban már ekkor igyekezett kiküszöbölni azzal, hogy a telekfelosztások alkalmával korszerűbb beépítési módokat írt elő, és ezt telekkönyvileg biztosította. (BIERBAUER Virgil: *Budapest városépítési problémái*. I. m. 22.) Döntő lépést jelentett ezen a téren a rendkívüli ideiglenes házadómentesség 1934. évi szabályozása, amely ténylegesen a keretes beépítéshez kötötte a kedvezményt, mivel igénybe vételéhez feltételül szabta, hogy legalább 40 m mély telken az utcától számítva legfeljebb 14 m mélységű ház épülhet, ezen túl a hatóság által megállapított belső építési vonalig csak egy kéttraktusos középszárny lehet, abban az esetben, ha a beépített terület a telek 34%-át nem haladja meg. (*Budapesti Közlöny*, 1934. május 30. A pénzügyminiszter 65 500/1934. VII. a. sz. rendelete Budapest Székesfőváros rendkívüli ideiglenes házadómentessége tárgyában.) Lásd még PREISICH Gábor: Budapest városépítésének története. I. m. 296–297.

közül sokan fektették családi házba átmentett kisebb tőkájüket, a jövő bevándorlói viszont elsősorban a vagyontalanok közül fognak kikerülni. „Számolnunk kell tehát azzal, hogy a jövőben a fővárosba érkező bevándorlók nagyobb része a zárt sorú, soklakásos bérház-övezetekben fog elhelyezkedni. Gondoskodnunk kell ennél fogva megfelelő nagyságú zárt sorú, soklakásos házak építésére szolgáló területről is, amelyet viszont túlságosan nagyra sem szabad méreteznünk, mert törekednünk kell arra, hogy a családi házak szociális szempontból nagyon kívánatos háztípusa számára a közművekkel ellátott részeken minél nagyobb terület álljon rendelkezésre.”<sup>79</sup>

Az ügyosztály kimutatta, hogy az érvényben lévő építésügyi szabályzat (amely a város egészét beépítésre szánt területként kezeli) adta elméleti lehetőségek maximális kihasználásával Budapest területén 5,5 millió embert lehetne elhelyezni, 3,8 milliót bérházakban, 1,7 milliót pedig villákban és családi házakban. Azaz évtizedenként százezer főnyi, bevándorlásból eredő szaporulattal számolva is nagy területbőségről lehet beszélni, s ez teret enged a lazább, egészségesebb beépítési módok alkalmazásának. A javaslat a mezőgazdasági övezet (amely egyben hosszú távú tartalékként szolgál), a zöldterületek és a gyárövezet kijelölésével a városterület 42%-án eleve kizárta a lakosság letelepülését.

A városfejlesztési programot kidolgozó bizottság kisebb módosításokkal magáévá tette a területfelhasználásra és az övezeti rendszerre vonatkozó ügyosztályi javaslatot. Az állásfoglalás megállapította: „A tényleges helyzet ma az, hogy az egész területnek körülbelül 1/6 részén lakik a lakosság 2/3 része, kb. 300 000 ember pedig a többi 5/6 résznyi területen elszórva, váltakozó sűrűségben telepedett le.” Ez egyben megválaszolja a Harrer elnöki előterjesztésében feltett alapkérdést is: a kialakult helyzet már meg sem enged olyan városfejlesztési politikát, amely a lakosságnak a belső városrészekben való tömörítésére törekszik, mivel „a települési területet már nem lehet olyan kicsinyre szabni, hogy az még mindig ne lenne a jövőendő települések számára túlságosan nagy”.<sup>80</sup>

A városfejlesztési program végleges változata ezt az elvi alapot tovább nyomatékosította: „Budapestet olyan időpontban érte a városfejlesztési program elkészítésének kötelezettsége, amikor a városnak nemcsak a városrendezési szerkezete alakult már ki, hanem ebben a szerkezetben a város beépítése a rendelkezésre álló bőséges terület folytán oly széle-

<sup>79</sup> BFL IV.1403. x. 4. tétel. A polgármesteri III. ügyosztály előterjesztése Budapest települési tervének megállapítása kérdésében, 1934. december 4.

<sup>80</sup> *Fővárosi Közlöny*, 1935. augusztus 30. 1353.

sen elterjedt, hogy gyökeres átalakításra már gondolni sem lehet, sőt a javítás is, különösen ott, ahol az visszafejlődést jelent, a telekértékre való csökkentő kihatása folytán, elég nehéz, és mindenesetre megfontoltan végzendő el.”<sup>81</sup>

A „lakóváros” övezetekre osztásánál tehát vezérmotívum volt a kialakult helyzethez való alkalmazkodás. A tömör beépítésű zárt soros övezetnek javasolt városrészt ténylegesen 540 ezer ember lakta, s a program szerinti új beépítésmód mellett is elvileg 567 000 lakosnak biztosíthatott helyet. Ebből következett az az álláspont, hogy hasonló sűrűségű külső góccokra nincs szükség, annál kevésbé, mivel a lazább beépítésű zárt soros övezet is 738 000 fő elhelyezésére adott lehetőséget a városmaghoz csatlakozó átmeneti területen és a külső másodrendű központokban.<sup>82</sup> A legtömörebb beépítésű övezetet a határozat Pesten az Aréna út–Orczy út–Haller utca vonaláig terjedően jelölte ki, azaz nagyjából az első világháborúig többemeletes házakkal zártan, nagyvárosiasan beépült területet ölelte fel. A legsűrűbb budai övezet kijelölése volt az egyetlen kérdés, amellyel kapcsolatban a bizottság érdemben vitatta és módosította is az ügyosztály lakóövezeti javaslatát. Eredetileg csak Lágymányoson, a Ferenc József-híd feljárójától a Lenke (1938-tól Bocskai) útig terjedően szándékoztak ilyet kijelölni, amit a bizottság kiegészített a Boráros téri (később Horthy Miklós, majd Petőfi-) híd és a Lenke út közötti területtel, valamint ide sorolta át a Margit körút Széna térig terjedő szakaszát a Víziváros hozzá csatlakozó részével. Lehetséggéként fenntartotta a tervezés alatt álló óbudai híd jobbparti hídfőjének és környékének átsorolását is.<sup>83</sup> A lazább beépítésű zárt sorú övezetet Pesten nagyjából a Vizafogó–Rákosrendező pályaudvar–Hungária körút–Pongrácz út vonala határolta, ezenkívül ide tartozott Zugló központi része a Róna utcától a Rákospatakig, és Kőbánya belterülete. A jobbparton, Kelenföldön az összekötő vasút és a Kelenföldi pályaudvar környéke, Buda városközpontja Németvölgy és Újlak sík részeit is belefoglalva, Óbudának a Bécsi út és a Filatori-gát által bezárt része. Bérvillaövezetet a budai hegyvidéken kívül a Városliget környékén és Zuglónak a Hungária körüttől a Róna utcáig terjedő részén, sorházas övezetet az alsórákosi réteken a Rákospatakig, valamint Kelenföld és

<sup>81</sup> *Budapest Városfejlesztési Programja. Az 1937. évi VI. tc. alapján készítendő városfejlesztési terv.* Budapest Székesfőváros Házinyomdája, Budapest, 1940. 46.; HARRER Ferenc: *Budapest Városfejlesztési Programja. Városi Szemle*, XXVII. 1941/1–2. 14.

<sup>82</sup> *Budapest Városfejlesztési Programja.* 4. sz. Melléklet.; HARRER Ferenc: i. m.

<sup>83</sup> BFL IV.1403. x. A városfejlesztési bizottság 1935. február 20-i ülésének jegyzőkönyve.

Óbuda kijebbi eső sík területein jelöltek ki. A családi házak pesti övezete a Rákospataktól a városhatárig terjedt, de egy szakaszon egészen a Nagy Lajos király útjáig nyúlt be; Budán Sasad és Farkasvölgy, valamint a Remete-hegy és a Tábor-hegy keleti lejtői szolgálhattak ilyen célra.<sup>84</sup>

A külső övezetek fejlesztésének alapelveiként a következőket rögzítették: elsősorban a közlekedéssel és közművekkel már ellátott területeket kell beépíteni, s a további infrastrukturális beruházásokat annak szolgálatába kell állítani, hogy „a fejlődés a kialakult és fenntartandónak minősített gócpontoktól kifelé haladva fokozatosan és csatlakozva történjék. [...] A közlekedési eszközök vonalai a már sűrűn betelepült területeken vezetendők át; nem szabad az új vonalak vezetésének azt a célt szolgálnia, hogy bizonyos vidéken mesterségesen hozzunk létre új települést [...] Közintézmények elhelyezésénél is kerülni kell, hogy e révén településre meg nem érett területeken mesterséges fejlődés induljon meg. Fő forgalmi – különösen országos és környéki – útvonalakat ne tekintsük telepítési bázisul; semmiképp sem szabad azonban megengedni, hogy települések az ilyen útvonalak forgalmát zavarják.”<sup>85</sup>

Az már a program készítésének korai fázisában is nyilvánvaló volt, hogy a városvezetésnek nem áll szándékában felhasználni a főváros telekvagyonyát (ahogy Bierbauer javasolta) külterületi családi házas és sorházas lakótelepek létesítésére, még kevésbé az, hogy kommunális beruházásban létesüljenek lakótelepek. A városfejlesztési különbizottság állásfoglalása városi tulajdonú telkek parcellázását abban az esetben minősítette általában helyénvalónak, ha „valamely település kiegészülését a fővárosi birtoktest akadályozza, vagy ha valamely különleges városrendezési érdek bizonyos területnek a betelepülését megkívánja, vagy ha az egészséges és kívánatos települések telekigényei más megfelelő módon nem elégíthetők ki”.<sup>86</sup>

A program végső változata szerint a külterjes családi házas település a „magánkezdeményezésben elég mozgató erőt talál”. A várospolitikai feladata az, hogy a megfelelő városrendezési és közegészségügyi követelményeket érvényesítse, s a kibontakozó folyamatnak, mint írják, „*ne álljuk útját*, sőt bizonyos körülmények között azelől se zárkózzunk el, hogy a város vegyen részt ilyen települések létrehozásában”. A belső városrészek megújítását ugyanakkor tevékenyebben elő kell mozdítani: a rendkívüli ideiglenes házadómentesség mellett a leghatékonyabb eszköz a célnak megfelelő építési hitelek rendelkezésre bocsátása lenne. Az idő-

<sup>84</sup> Budapest Városfejlesztési Programja. 5/A Melléklet. Budapest telepítési térképe.

<sup>85</sup> *Fővárosi Közlöny*, 1935. augusztus 30. 1355.; HARRER Ferenc: i. m. 15.

<sup>86</sup> *Fővárosi Közlöny*, 1935. augusztus 30. 1354. (Kiemelés tőlem – S. A.)

közben életbe lépett városrendezési törvény pedig lehetőségeket teremt az újjáépítésre megérett ingatlanok megfelelő kezekbe juttatására.<sup>87</sup>

A városrendezésről és építésügyről szóló törvény a Gömbös-kormány reformprogramjának fontos eleme volt, de csak többéves előkészítés után, a Darányi-kormány idején fogadták el (1937: VI. tc.). Számos, a főváros városrendezési bizottsága által is megfogalmazott követelményt is tartalmazott.<sup>88</sup> Egyebek között bevezette a hatóság a telek-átalakítás és telekhatár-rendezés intézményét, ami módot adhatott arra, hogy beépítésre vagy újjáépítésre megérettnek minősített területeken hatósági kezdeményezésre alakítsanak ki – a korszerű szabályok szerint – beépítésre alkalmas telkeket. Ingatlant pedig már azon a címen is ki lehetett sajátítani, hogy beépítése később jóváhagyott városrendezési tervnek vagy építési szabálynak nem felel meg (12. § (1) b). Ilyen esetben a hatóság az épület átalakítását is elrendelhetette, és ennek költségeit csak annyiban volt köteles megtéríteni, amennyiben ezek az érték emelkedését meghaladták (12. § (4)); az a tény, ha a tulajdonos a munkát „méltányosan megszabott idő alatt” nem végezte el, alapot adott a kisajátításra.

A városfejlesztési program foglalkozott azzal is, hogy indokolt-e különleges szabályokat, nagyobb mérvű beépíthetőséget megállapítani a cityre nézve. Ezzel kapcsolatban azt tartalmazta, hogy az üzlet- és irodahelyiségek iránti reális és várható igények a belvárosra vonatkozó általános beépítésmód mellett is kielégíthetők. Az ezektől való eltérés a lakások számát fokozná, ami ellentétes a település tömörítését elvető alapkoncepcióval. (Egyes üzletházak különleges méretekkel és kivitelben történő engedélyezését viszont lehetségesnek tartotta.)

Budapest „gyárvárosát” a program elsősorban a Csepel-szigetnek a fővároshoz csatolt északi csúcán szándékozott elhelyezni; ezen kívül Kelenföldön, a Ferencváros déli részén és Kőbánya határ menti részein minősített ilyen célra igénybe vehetőnek bizonyos területeket. Távlátlag teljes mértékben ide kívánta tömöríteni a füst és zaj kibocsátásával dolgozó üzemeket, míg a „bűzös üzemek” további megtelepedését a város területén tiltandónak minősítette. A környezetet nem zavaró üzemeket a külső zárt sorú lakóövezet egyes részein megtűrte azzal a feltétellel, hogy építészetileg is beilleszkednek a környezetbe.

A „lakóváros” életviszonyainak javítását a zöldterületek nagyarányú bővítése is szolgálta volna. A program célként fogalmazta meg, hogy a

<sup>87</sup> *Budapest Városfejlesztési Programja*. 46. (Kiemelés az eredetiben.); HARRER Ferenc: i. m. 14.

<sup>88</sup> KÖRNER Zsuzsa–NAGY Márta: *A városrendezési szabályozások története Magyarországon*. Budapest, 2004. 113–118. (Harrer Ferenc személy szerint is nagy szerepet játszott a törvény kidolgozásában.)

város bármely pontjától egy-másfél kilométer távolságra legyen elérhető liget vagy nagyobb közpark, és a jövőben felszabaduló összes nagyobb területekre lehetőség szerint ilyeneket kell telepíteni. A külső nagy zöldterületeket – írta elő a dokumentum – parksávok kössék össze a belvárossal, és kapcsolják össze a különálló közkerteket. Kisebb parkokról, parkozott terekről, amelyek játszótérnek is alkalmasak, legalább 500 méterenként kell gondoskodni. A szabad területekkel való takarékos gazdálkodással függött össze az is, hogy a sportintézményeket elsősorban erre kijelölt nagyobb, összefüggő területeken kívánták elhelyezni.

A program szakított azokkal az elképzelésekkel, amelyek a budai fürdőket összekötő Duna menti sávot nagyszabású, egységes „kúrparkká” akarták fejleszteni. Leszögezte: „Budapestnek egyéb vonatkozásban való jelentősége sokkal nagyobb, sem hogy a fürdővárosi elgondolás városfejlesztési programjának vezető vagy éppenséggel kizárólagos szempontja lehessen.”<sup>89</sup> Egyes városrészek kialakításánál irányadó viszont a fürdővárosi jelleg; ilyeneknek elsősorban a három budai fürdőcsoportot és környezetét tekintette (a Gellért-, a Rudas- és a Rácfürdő úgynevezett alsó, a Császár- és a Lukács-fürdő középső és a Római fürdő felső csoportja), részletesen tisztázva az egyes fürdők várható szerepét.

A különböző funkciójú területek összeköttetésére vonatkozó koncepció kialakításánál a program lehetőleg tartózkodni igyekezett a kialakult hálózatok radikális átalakításától. Az úthálózatot ugyanakkor funkciók szerint osztályozta: forgalmi utakra és lakóutakra osztotta, s kijelölte a forgalmi úthálózatot, ezen belül az országos jelentőségű, a környéki forgalmat lebonyolító, illetve a helyi forgalmi utak körét, alkalmazkodva a gyűrűs-sugaras városszerkezethez. Mindegyik típussal kapcsolatban rögzítette a műszaki alapkövetelményeket. Az átmenő forgalmat illetően arra az álláspontra helyezkedett, hogy „a város építészeti és természeti szépségeinek idegenforgalmunk javára való propagandisztikus kihasználása érdekében az átmenő személyforgalomnak a város magván való keresztülvezetéséről megfelelő módon gondoskodnunk kell”.<sup>90</sup> Ennek megfelelően a Duna-partok főforgalmi útként történő kiképzését minősítette „Budapest legfontosabb útproblémájának”, különös tekintettel arra, hogy a beljebb fekvő forgalmi utak a gyorsforgalmi követelményeknek nem felelnek meg, és e téren nem reális a gyökeres változtatás. A tömegközlekedés jövőbeni gerincének a program a kiépítendő nagy-budapesti egységes gyorsvasúti hálózatot tekintette, amely

<sup>89</sup> *Budapest Városfejlesztési Programja*. 59.; HARRER Ferenc: i. m. 25.

<sup>90</sup> *Budapest Városfejlesztési Programja*. 95.; HARRER Ferenc: i. m. 166.

teljes egészében külön pályatesten, szintbeni keresztezések kiküszöbölésével működik (lehet földalatti, kéregvasút, süllyesztett vagy magasvasút). A program megjelölte a szóba jöhető gyorsvasúti vonalak körét, amelyek a megfelelő szakaszokon felváltják majd a HÉV és a BSZKRT vonalait, és állást foglalt amellett is, hogy a MÁV környékbeli szállítási feladatait is a gyorsvasútnak kellene átvennie.

## A városfejlesztési terv

A városrendezésről és építésügyről szóló törvény minden városnak kötelezővé tette a „városfejlesztési terv megállapítását”, valamint az általános és részletes rendezési terv elkészítését. Az általános rendezési tervre a törvény életbe lépésétől számított hat év határidőt írt elő, a már beépített területre pedig az ettől számított két év alatt kellett részletes rendezési tervet készíteni.<sup>91</sup> Bevezették a „városias kialakításra szánt terület” fogalmát is: lényegében ez volt az, amire az általános rendezési terv vonatkozott, és amelyen belül elhatárolta a beépítésre szánt és a be nem építhető területet. A rendezési tervek alapvetéseként kívánták meg a „városfejlesztési tervet”. Mind ennek, mind a rendezési terveknek a „megállapítása” a település önkormányzati testületének (törvényhatósági bizottság vagy képviselőtestület) jogköre és feladata volt, de míg a fejlesztési terv nem igényelt felsőbb kormányhatósági jóváhagyást, addig a rendezési tervek igen.<sup>92</sup> Budapestre és környékére nézve a jogszabály különleges rendelkezéseket alkalmazott. Nagy-Budapest egységes rendezési tervének készítéséről nem rendelkezett ugyan, de ennek lehetőségét tulajdonképpen megteremtette azzal, hogy az ide sorolandó te-

<sup>91</sup> A törvény 1938. február 1-jével lépett hatályba, így az általános rendezési terveket 1944. január végéig kellett megállapítani. A tervek elkészítésére vonatkozó részletes szabályokat az 1000/1938. Ip. M. sz. rendelet tartalmazta. Lásd *Városfejlesztés, városrendezés, városépítés*. I. m. 679–727.; HARRER Ferenc: *A városrendezésről és az építésügyről szóló törvény*. In: Uo. 303–315.; KÖRNER Zsuzsa–NAGY Márta: *A városrendezési szabályozások története Magyarországon*. I. m. 115–117.

<sup>92</sup> A városias kialakításra szánt terület és az általános rendezési terv jóváhagyására az iparügyi miniszter volt illetékes, egyetértésben a belügyminiszterrel. Harrer Ferenc meghatározása szerint: „A városfejlesztési tervnek lényege, hogy tulajdonképpen nem terv, hanem program, és nem műszaki, hanem társadalompolitikai (gazdasági, kulturális, szociális) munkát. Elgondolás ez a munkát a város jövőbeli kialakulásáról, amelyet a természeti és a társadalmi adottságok alapulvételével és szakemberek meghallgatásával a város egyetemének (a törvényhatósági bizottságnak, illetőleg a képviselőtestületnek) kell magából kitermelnie [...] Az általános rendezési terv tulajdonképpen a városfejlesztési tervnek, a városfejlesztési programnak rajzban való megoldása.” (HARRER Ferenc: *A városrendezésről és az építésügyről szóló törvény*. I. m. 303–305.)



lepillések általános és részletes rendezési terveinek elkészítését – az önkormányzati testületek által elfogadandó fejlesztési tervek figyelembe vételével – az FKT-ra bízta.<sup>93</sup>

A Harrer által vezetett bizottság „városfejlesztési programnak” nevezett munkálata eleve azzal az igénnyel készült, hogy megfeleljen a törvény által megkívánt fejlesztési terv kritériumainak, s amikor a törvényhatósági bizottság 1940. október 11-én ilyenként „megállapította”, ezzel hivatalosan is az általános rendezési terv vezérfonalává tette.<sup>94</sup>

Még a program hivatalos elfogadása előtt, 1940. május elsejével érvénybe lépett az új építésügyi szabályzat, amely a városfejlesztési program telepítési koncepcióján alapult, s az abban megadott övezeti rendszert némileg tovább differenciálva, a „gyárvárossal” együtt tíz építési övezetet állapított meg.<sup>95</sup> Bierbauer Virgil a *Tér és Forma* hasábjain „a jobb és egészségesebb, az emberibb építés magna chartájaként” üdvözölte, és elsősorban azt emelte ki, hogy a zárt sorú bérházak övezetének egész területén (e tekintetben a városfejlesztési program követelményein is túlmenve) a keretes beépítést tette általánossá.<sup>96</sup> Az általános rendezési terv kidolgozásának fontos mozzanataként az FKT ugyancsak a program irányelvei alapján rögzítette Nagy-Budapest forgalmi úthálózatát.<sup>97</sup> A program megvalósítása felé tett újabb lépés volt, hogy a főváros közgyűlése 1942 júniusában jóváhagyta a „földalatti gyorsvasút” első négy belterületi vonalának nyomvonalát.<sup>98</sup>

A programot a törvényhatósági elfogadás során nem érte érdemleges bírálat, és a szakmai közvélemény is általában elismeréssel fogadta. A ki-

<sup>93</sup> Budapest „környékének” fogalmát a törvény felhatalmazása alapján a 33/1938. B. M. sz. belügyminiszteri rendelet állapította meg. A benne kijelölt terület csak annyiban tért el az 1950-ben létrehozott Nagy-Budapesttől, hogy Vecsés is idesorolta.

<sup>94</sup> A városfejlesztési program összefoglaló jellegű tömör ismertetését adja PREISICH Gábor: Budapest városépítésének története. I. m. 301–305. Néhány fontos szemléleti alaponását kiemeli HEGEDŰS József–TOSICS Iván: Budapest általános rendezési tervének előzményei (1932–1955). In: *Budapest Főváros Levéltára Közleményei* '84. Szerk.: SZEKERES József és mások. Budapest, 1985. 93–94.

<sup>95</sup> Harrer Ferenc: A budapesti új építésügyi szabályzat. *Városi Szemle*, XXVIII. 1942/1. 1–55.; KÖRNER Zsuzsa–NAGY Márta: *A városrendezési szabályozások története Magyarországon*. I. m. 119–120.

<sup>96</sup> BIERBAUER Virgil: A Tér és Forma köszönti az új budapesti építésügyi szabályzatot. *Tér és Forma*, XIII. 1940/3. 35–36.

<sup>97</sup> LÁZÁR Jenő: Nagy-Budapest főforgalmi úthálózata. In: *Városfejlesztés, városrendezés, városépítés*. I. m. 435–439.

<sup>98</sup> Az 1. vonal a Berliini (ma Nyugati) tértől a Kiskörúton és Üllői úton át a Nagyvárad térig; a 2. a Városligettől az Andrássy úton át a Dunáig, majd délnek fordulva a Boráros térig; a 3. a Bosnyák tértől az Eskü (Március 15.) térig, majd a Duna alatt átvezetve a Széll Kálmán (Moszkva) térig, a 4. pedig Dél-Budáról indulva a Horthy Miklós- (Petőfi) hídon, a Nagykörúton és a Margit körúton át ugyancsak a Széll Kálmán térig haladt volna. *Fővárosi Közlöny*, 1942. június 2. Melléklet.; július 3. 728–744.

vételek közé tartozott Rácz György építész, aki az „új építészet” híveként korábban a CIAM/CIRPAC-csoporthoz kapcsolódott, de ennek felbomlása során – a „korszellem” jegyében – jobbra orientálódott. *Tervszerű Budapest* című brosúrájában felrótta fel a Harrer-bizottságnak, hogy „szükségképpen a meglévő analíziséből indult ki”, és „a XIX. század túlzottan individuális, túlzottan liberális világa, mely épen a városépítésnél a legkárosabb mindenek felett, ezáltal előtérbe kerül”. Ezzel szemben az a helyes, ha „elsődleges a tervszerű szándék, az akarat, a koncepció, a szellem, a cél kitűzése a jövő távlatában”.<sup>99</sup> Egy átfogó „országfejlesztési tervbe” illeszkedő városfejlesztési terv vezérfonalaként „Budapest – szalagváros” vízióját vázolta fel, visszanyúlva Kaffka Péter 1932-ben megfogalmazott sávós városrendezési elképzeléséhez.<sup>100</sup> A budai oldal az üdülő- és lakóság ideális helye; ezen belül Óbudát, elegáns magasházak parkvárosként, középosztályi lakónegyeddé kellene kiképezni, míg Kelenföldtől Nagytétényig, a nagyipari centrummal szemben lévő parton, magas bérházakkal tarkított kertés munkáslakótelepek nyúlnának. A Duna mentén a középületek és a szellemi munka sávja következne, magán a két parton pontszerű beépítéssel szállodák, gyógyszállók sora. A „pesti oldal vigasztalan körengetege” helyére parksávokkal elválasztott 12–16 emeletes házakat kell építeni. Rácz szerint „a milléniumi korszakban épült városnegyedeink [...] tulajdonképpen »elértéktelenedtek«, s lebonthatók. Progresszív adókulcs ezt mindenki előtt érthetővé tenné, s így eszközt nyernének a grandiózus városrendezéshez.”<sup>101</sup> A nagy vívmánynak tekintett keretes beépítés nem számít korszerűnek, át kell térni a sávós és a pontszerű beépítésre.

Ez utóbbi tételt ekkoriban már Bierbauer Virgil is osztotta, beismerve: „Az utolsó 10 év bebizonyította, hogy a tömbszegélyesen vagy keretesen épített 3–6 emeletes ház nem hozhatja meg a lakásviszonyok javulását.”<sup>102</sup> Ennek okát részben a keretes beépítéshez alkalmazkodóan kialakított és rögzült házformában látta: a lakószobák továbbra is a szűk és zajos utcára nyílnak, csak a mellékhelyiségek ablakai néznek az udvarokra, amelyek értékelen, poros felületek maradnak, nem képezik ki őket kertnek, zöldterületnek. Másrészt számításai szerint, adott terület-

<sup>99</sup> RÁ CZ György: *Tervszerű Budapest*. Klny. a Bartha Miklós Társaság „Új Európa és az új magyarság” c. évkönyvéből. Budapest, 1941. 1. (Kiemelés az eredetiben.)

<sup>100</sup> Lásd KAFFKA Péter: A főváros modernizálása. I. m.

<sup>101</sup> RÁ CZ György: i. m. 10.

<sup>102</sup> BIERBAUER Virgil: *A fővárosi telepedési és házforma kérdéséhez*. Stádium Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 9. (Kiemelés tőlem. – S. A.)

re eső azonos beépítési térfogat mellett, éppen a hét emeletnél magasabb beépítés tenné lehetővé a házak közötti térköz olyan mértékű növelését, hogy kellően széles, parkszerű lakóudvarok alakulhassanak ki. E megfontolásokból kiindulva immár maga is a 8–10 emeletes, az utcára merőlegesen elrendezett keresztsávós házformát minősítette leginkább célravezetőnek, elismerve, hogy a belső városrészek kialakult telekrendszere igencsak megnehezíti az erre való áttérést. Ezért elsősorban a városközponthoz viszonylag közel fekvő, még beépítetlen területek felhasználását javasolta. Ezek a következők: a közraktárak és a Duna-parti teherpályaudvar helye a Ferencvárosban, a Vizafogó, a Váci, Kerepesi és Üllői utak külső szakaszai, az Árpád-híd mindkét hídfője és környékük, Lágymányos, a Fehérvári és a Budaörsi út egyes szakaszai. A „kiélt beépítési területek” magasházakkal történő föllazítását is ösztönözni kívánta adóügyi intézkedésekkel.

## A városfejlesztési terv revíziója, 1945–1948

„[A]míg annak idején éles ellentétben álltunk a hivatalos felfogással, s azt állandó kritika tárgyává tettük, ma mi képviseljük a hivatalos álláspontot. Ez a körülmény súlyos feladatot ró reánk. A mintegy húszéves kritikai tevékenység egyszerre pozitív irányban kell hogy működjön. Most nincs kifogás, meg kell mutatnunk, hogy is állunk azzal az új építéssel? Igen rossz az indulás, és a legtragikusabb paradoxonnal kezdődött: mi, akik főleg lapos lefedésű házakat terveztünk, 24 000 sérült tetőre kell hogy felrakjuk a fedélszéket és a cserepet. Mi, akik az avult városrészek lebontását és helyükbe fokozatosan kertes magasházak építésével új városrészeket akartunk varázsolni a régi keretek közé vagy azok teljes feloldásával – most minden ócska háznak, amelyben használható lakás van, meghosszabbítjuk az életét” – e gondolatok jegyében indította újra a főszerkesztő, Fischer József a *Tér és Formát* 1945 novemberében, immár a Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos orgánusaként.<sup>103</sup>

„Újjáépítés és nem helyreállítás!” – adta ki a jelszót ugyanezen folyóiratszám egy másik cikkében Granasztói Pál, aki már a városfejlesztési terv hónapok óta tartó felülvizsgálatának addigi eredményeiről számolt be. „Ne a régi, sok szempontból rossz állapotot hozzuk helyre, ne a toldozás-foltozás politikáját kövessük, hanem minél hamarabb és minél nagyobb arányokban kezdjük a valódi újjáépítéshez, az építkezések-

<sup>103</sup> FISCHER József: A realizáció jegyében... *Tér és Forma*, XVIII. 1944–1945/11.

hez. Ennek elsőrendű feltétele a városrendezési terv. Városrendezési terv, amely hasznosítja a rombolás okozta helyzetet, számol a modern technika és a szociális átalakulás következményeivel, és ezáltal utat mutat egy jobb jövő felé. [...] A jövő nemzedékének kell terveznünk, amely – hisszük – ellátottabb és gondtalanabb lesz, mint a miénk, amely nem fogja ismerni a stráfkocsit, a villamoson való lógást, a szoba-konyhás lakást, a gangot – hanem rang- és osztálykülönbség nélkül részese lesz technikai civilizációnk, modern tudományos felkészültségünk minden vívmányának és áldásának.”<sup>104</sup>

Fischer Józsefet, az „új építészet” egyik hazai élharcosát, a CIAM magyar csoportjának vezéregyéniségét, régi szociáldemokratát, a két világháború közötti városépítési politika egyik legélesebb bírálóját a Budapesti Nemzeti Bizottság ötös bizottsága 1945. január 28-án kinevezte az FKT elnökévé, február 16-án pedig megbízta Nagy-Budapest helyreállítási és újjáépítési munkáinak vezetésével, biztosítva primátusát ezen a téren a székesfőváros építésügyi szerveivel szemben.<sup>105</sup> Mivel Fischer az FKT régi hatáskörének részeként megörökölte a háború folytán félbemaradt általános rendezési terv kidolgozásának feladatát is, elvileg megteremtődtek a szervezeti feltételei annak, hogy a katasztrófa helyzettel kapcsolatos gyakorlati intézkedéseket lehetőség szerint a távlati városfejlesztési elképzelésekkel összhangban tegyék meg.

A Fischer körül tömörülő mérnök- és építészcsoport tagjai úgy érezték, a háborús katasztrófa eltakarította a fizikai és a társadalmi akadályokat is annak útjából, hogy az „új építészet” környezet- és társadalomformáló ígéreteit beválthassák. Romba dőltek az elavult városrészek, és összeomlott az a hatalmi rendszer, amelyben a telek- és háztulajdonosok szerzett jogai és profitérdekei rendre erősebbnek bizonyultak, mint a közérdek. „Úgy véltem, hogy a bombázások szörnyű pusztításai alkalmat nyújtanak majd arra, hogy gyökeresen megváltoztassuk a várost, amelynek építése is társadalmi ellentmondásokat tükröz” – idézte fel az akkori hangulatot Preisich Gábor, aki hamarosan egyik kulcsfigurája lett a várostervezési munkálatoknak. – „A felszabadulást követő hetekben egy fiatal építész-kollégámmal rajzban is vázoltuk elgondolásunkat. A város sűrűn beépült részeit keresztülszelő parksávokat rajzoltunk. Bennük helyezkedtek el az iskolák, kultúrházak. Középen lábra állított autópálya, alatta gyors földalatti villamosok haladtak vol-

<sup>104</sup> GRANASZTÓI Pál: Nagy-Budapest városrendezési terve. Uo. 171.

<sup>105</sup> *A Budapesti Nemzeti Bizottság jegyzőkönyvei, 1945–1946.* Szerk.: GÁSPÁR Ferenc–HALASI László. Budapest, 1975. 22., 50.

na. Tervvázlatunkban a fellazított, részben magas házakkal beépült városmagot nagy kiterjedésű, zöldbe ágyazott, alacsony lakónegyedek vették volna körül.”<sup>106</sup>

„Működésemet azzal kezdtem, hogy a Közmunkák Tanácsa városrendezési osztályát kiegészítettem a fővárosi városrendezési hivatalból átkért építészekkel, néhány magánépítéssel és kitűnő jogászokkal, köztük a nélkülözhetetlen Harrer Ferencel” – írta utóbb Fischer.<sup>107</sup> A városrendezési osztály a Kaffka Péter által irányított műszaki főosztály keretében működött. Vezetője Granasztói Pál volt, aki 1942 óta Fischerrel közösen szerkesztette a *Tér és Formát*. 1934–1945 között a főváros városrendezési és magánépítési ügyosztályán dolgozott, és e minőségében közelről figyelhette a városfejlesztési terv munkálatait. Részben valószínűleg az ő ösztönzésére kérte fel Fischer április elején Harrer Ferencet, hogy szakértőként és tanácsadóként kapcsolódjon be a munkába.<sup>108</sup> Amikor 1945 júliusában újjászervezték a Fővárosi Közmunkák Tanácsát, a kormány Harrert is kinevezte tagjává, aki gyakorlatilag az elnök állandó helyetteseként tevékenykedett.

Fischert március elején a kormány országos újjáépítési kormánybiztossá is kinevezte. Ez felcillantotta azt a reményt, hogy az FKT apparátusának bázisán a terület- és településrendezés, az építésügy és az építőipar egységes országos irányítására alkalmas szervezet jön létre, amely képes a modern építészet eszméit átültetni a gyakorlatba. A koalíciós küzdelmek azonban nem tették lehetővé ilyen erős szociáldemokrata hatalmi centrum létrehozását. Az FKT hivatali szervezetére épülő kormánybiztosság már 1945 nyarán függőségbe került a kiscgazda vezetésű Újjáépítési Minisztériumtól. Ettől kezdve állandó harcot vívott országos jellegű hatásköreinek tényleges érvényesítéséért, majd pusztán megtartásáért, míg 1946 szeptemberében, az Újjáépítési Minisztériumnak Építés- és Közmunkaügyi Minisztériummá történt átszervezésével egyidejűleg, döntés született a kormánybiztosság megszüntetéséről. Az országos és a nagy-budapesti illetékességű intézmény átmeneti szimbiózisa mindenképpen segítette az elnök-kormánybiztost abban, hogy irányítása alatt tömörítse a városépítési tervezés korabeli élgárdáját. Ez a garnitúra azt tekintette egyik legfontosabb, távlati célokra irányuló feladatnak, hogy kidolgozza Budapest általános rendezési tervét, illetve ennek alapjaként felülvizsgálja a városfejlesztési programot. Ezzel bizonyóságot te-

<sup>106</sup> PREISICH Gábor: Az általános rendezési terv előzményei a felszabadulás után. *Budapest*, XIX. 1981/7. 15.

<sup>107</sup> FISCHER József: Amikor újjáépítési kormánybiztos voltam. Uo. 9. sz. 16.

<sup>108</sup> HARRER Ferenc: *Egy magyar polgár élete*. I. m. 456–458.

hetett volna arról, hogy a jövő valóban a szocialisztikus értékekkel telített funkcionalista építészeté.<sup>109</sup>

Az FKT 1945. március 12-i tanácsülésén Kaffka és Granasztói vázolta a városrendezési osztály előzetes elképzeléseit egy újjáépítési keret-tervre vonatkozóan. Eszerint a lakáshiány pótlását a külterületeken kell elkezdeni, ennek érdekében ki kell jelölni a korszerű lakótelepek létesítésére alkalmas telektömböket. A belterület elavult, illetve súlyosabb kárt szenvedett tömbcsoportjaiban „az újjáépítéseket függőben kell tartani a későbbi egységes és nagyvonalú megújítás érdekében”. Általában az 1880 előtt keletkezett épületek közül csak a középületeket és a műemlékeket lenne szabad újjáépíteni; nem lennének újjáépíthetők az udvari szárnyak, a szabályozási vonaltól eltérő építmények és a családi házas övezetek azon épületei, amelyek víz és csatorna nélkül, vagy szabálytalan beépítéssel, vagy 1910 előtt épültek. A város fellazítására vonatkozó elgondolás összefüggött azzal a nézettel is, miszerint a nagy válság és a világháború tapasztalata megmutatta a „túlméretezett városokban” rejlő veszélyeket. Ezért kívánatos a „főlös létszám tervszerű kitelepítése” is Budapestről, s a főváros körül, a földreform és a vele kapcsolatos telepítés lehetőségeivel is élve, városias igényeket kielégítő korszerű faluhálózatot kell tervezni.<sup>110</sup> (Ez az akkoriban igen népszerű bolygóváros-koncepció sajátos változata. Gondolatilag szembetűnő rokonságban áll a kor városrendezési terveinek etalonjaként elismert, 1944-ben közzétett Nagy-London tervvel, amely a túlzásúfolt területekről egymillió lakos áthelyezésével számolt, jelentős részben újonnan létesített „szatellitvárosokba”. Az azonban nem valószínű, hogy a londoni tervet 1945 tavaszán már részletesen ismerték volna az FKT berkeiben.)

A tervek radikalizmusát nem utolsósorban a romosodás túlértékelése magyarázza. A pontosabb kárfelvétel csak márciusban kezdődött meg.

<sup>109</sup> Vö. SAAD József: Építészek az újjáépítés szolgálatában. *Medvetánc*, 1985/2–3. 237–261.; Uő: Útkeresések és kényszerpályák. Területrendezési törekvések a koalíciós időszakban. *Magyar Építőművészet*, 1985/2. 18–21.; PETRÓCZY Gábor: Az építésügy központosításának első kísérlete (1945 januárjától 1946 januárjáig). Uo. 10–14.; UJLAKI Péter: Fischer József a Fővárosi Közmunkák Tanácsának élén. In: *Az osztromtól a forradalomig. Adalékok Budapest múltjához 1945–1956*. Szerk.: BENCSIK Zsuzsanna–KRESALEK Gábor. Budapest, é. n. [1990]. 39–49.; BORECZKY Beatrix: Az Országos Építésügyi Kormánybiztosság története és működése az 1946. évi munkaterv tükrében. *Új Magyar Központi Levéltár Közleményei*, 1982. 175–197.; A modern építészetnek és képviselőinek pozíciójáról a kor hatalmi küzdelmeiben lásd még PRAKALVI Endre: Alapok – tervek – épületek, 1947–1949. In: *A fordulat évei. Politika – képzőművészet – építészet. 1947–1949*. Szerk.: STANDEISKY Éva–KOZÁK Gyula–PATAKI Gábor–RAINER M. János. Budapest, 1998. 287–309.

<sup>110</sup> BFL II.1. a. Fővárosi Közmunkák Tanácsa iratai. Tanácsülési és szakbizottsági jegyzőkönyvek. 71. k. Tanácsülési jegyzőkönyv, 1945. március 12.

Az eredmények azt mutatták, hogy – az üveg-, tetőcserép- és vakolatkároktól eltekintve – az épületek 26%-a tekinthető épnek. A helyre nem állítható, megsemmisült vagy nagyon súlyosan sérült romházak aránya viszont mindössze 5% (kb. 2000 épület). A lakások 73%-a, a lakószobák 76,3%-a lényegében sértetlen maradt. Döntő kérdés volt az is, hogy a romosodás hogyan befolyásolja az ingatlanok értékét, hiszen a nagyarányú telekrendezésekhez szükséges kisajátítások pénzügyi terhei ettől függtek. A telekértéket átlagosan az épületérték 50%-ával számítva, a beépített és beépítetlen területek megoszlását tekintetbe véve, úgy értékelték, hogy a romállapotnak az ingatlanok teljes értékére való befolyása átlagosan mindössze 15% (a pesti oldalon csupán 8–9%) körül alakul, s ha a területrendezés folyamán a közműveket át kell helyezni, a romhelyzet még ennél is csekélyebb arányban apasztja a potenciális költségeket. A Vár és a budai belterület egyes részeinek kivételével nemigen voltak olyan nagyobb összefüggő romterületek, amelyek a városrendezés szempontjából tabularasát jelenthettek volna. Szimély Károly, a főváros városrendezési osztályának vezető munkatársa ennek alapján arra a következtetésre jutott, hogy „Budapest épületeinek romállapota az újjáépítés átfogó városrendezési terveinek készítését alig befolyásolhatja, és pénzügyi szempontból is viszonylag kevés könnyebbséget nyújt. Jól kihasználható azonban a belterületek részletes szabályozása keretében, és módot nyújt a rombolás által erősebben sújtott elavult beépítésű területek szanálására.”<sup>111</sup>

Az FKT városrendezési osztálya 1945 júniusára készítette el a városfejlesztési program módosításának alapjául szánt kerettervet.<sup>112</sup> (Hangsúlyozottan módosításról, nem pedig teljesen új program kezdeményezéséről volt szó.) A fő különbséget abban jelölték meg, hogy míg „a városfejlesztési program olyan időszakban készült, mely fejlődési perspektívával nem bírt és ezért számos kényszerű megalkuvással inkább a már kialakult helyzetre támaszkodott”, a keretterv „a korszerű városépítés ideális követelményeit kívánja minél teljesebb mértékben érvényesíteni”, figyelembe véve a fokozatos megvalósítás lehetőségét.

A keretterv – Kaffka régi kedvenc eszméjéhez kapcsolódva – elvetette a városfejlesztési programban fenntartandónak ítélt centrális-koncentrikus városszerkezetet, és a Dunával párhuzamos sávos fejlesztés mellett tette le a garast. Az egyközpontú város koncepcióját pedig „szét-

<sup>111</sup> SZIMÉLY Károly: A romhelyzet befolyása a városrendezésre. *Tér és Forma*, XIX. 1946/1–3. 23–25.

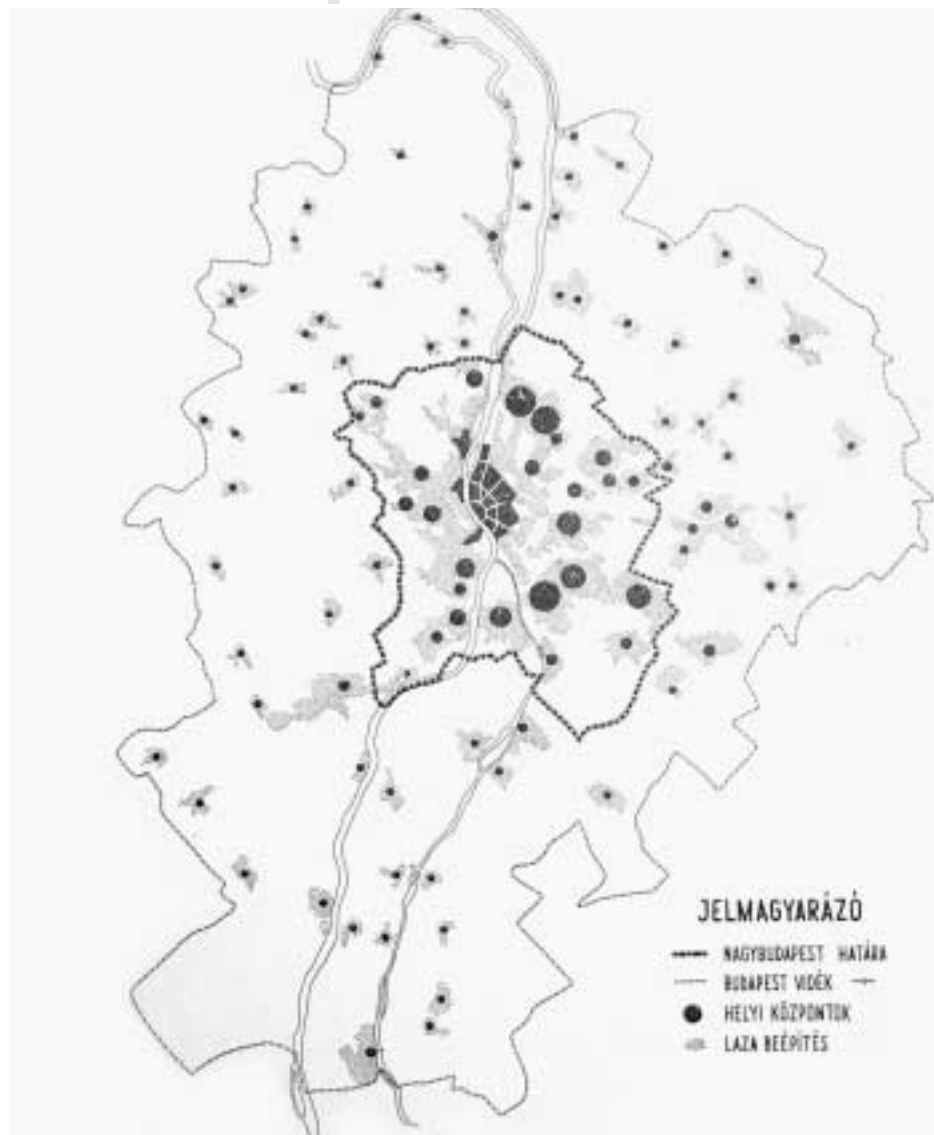
<sup>112</sup> BFL IV. 1421. g. Budapest Székesfőváros ingatlannylévántartási és vagyonleltári iratok gyűjteménye. Szimély Károly iratai. 3. doboz. Javaslat Budapest újjáépítésének alapjául szolgáló vázlatos városfejlesztési terv (keretterv) tárgyában, 1945. június 25.

pontosított városszerkezettel”, a külső városrészek önálló alközpontjainak kialakítására irányuló törekvéssel váltotta fel. A sűrűn beépített belterületet (Pesten az Aréna út–Orczy út–Haller utca vonaláig) zárt egységként kezelte, melytől a külső városrészeket Dunától Dunáig terjedő zöldgyűrű közbeiktatásával egyértelműen el kívánta választani és saját helyi központok köré tömöríteni (Angyalföld, Felső- és Alsó-Zugló, Kőbánya; Budán Óbuda, Víziváros, Krisztinaváros, Pasarét, Németszőlgy, Svábhegy, Lágymányos, Kelenföld). Megszüntetendőnek ítélte a lakóház típusok által meghatározott zárt építési övezetek elvét is. Ehelyett a beépítés intenzitását két, egymással összefüggő irányszám, a kívánatos laksűrűség és a telkek kihasználásának mértéke által kívánta meghatározni, és ezen belül tág teret engedni a korszerű (sávos, keresztcsávos, pontház) beépítés különböző változatainak. A keretterv szerint „bebizonyosodott, hogy a magántőke egyéni részletkezdeményezései s az ezekre szabott, főként keretes, zárt sorú beépítési módok önmagukban nem alkalmasak a város belsejének kellő ütemű és korszerű megújítására”. Az újszerű beépítésmódok megkívánják, hogy a nagyobb egységekben, tömbönként, esetleg főtömbönként egységesen építkezzenek. Ezt és a telkek szűkséges átalakítását az ingatlanulajdonosok hatósági úton kikényszerített társulásával, az építőszövetkezeti és társasházi formák széles körű elterjesztésével tartotta megoldandónak, valamint olyan adózási intézkedésekkel, amelyek az elavult ingatlanokat sújtják. *(Lásd 2. ábra.)*

A pesti city sávjában (amelyet a Szent István körút, a Kiskörút és a Nagykörút között tervezett új „várostengely”, valamint a Ferenc körút határolna) alapjában fenntartandónak ítélte a kialakult utca- és tömbrendszert, a Duna-part kivételével, ahová fellazított építésmódot szántak. A cityt körülvevő belső városrészekben, különösen Józsefváros és Ferencváros külső, valamint Erzsébetváros belső részén viszont a tömbönkénti gyökeres átépítést, másutt, átmeneti megoldásként, a tömbök belső fellazítását tűzte ki célul. A külső városrészek, a helyi központok kivételével, lazán építendőek be, itt a laksűrűség akár 100 lakos/hektárig is csökkenhet. A különálló családi házas beépítést a már felosztott és nagyobbbrészt beépített telektömbökre korlátozta volna (az ilyen típusú igényeket a környék községeibe terelve), és a sorház-, illetve lakótelep-építésre kívánt áttérni.

A keretterv a városrészek és alközpontjaik viszonylagos önállósága érdekében a városfejlesztési programhoz képest fokozottabb figyelmet fordított a munka- és a lakóhely közötti távolságok csökkentésére, ennek megfelelően az ipar decentralizáltabb elhelyezésével számolt. Az árthatmas és környezetet zavaró nagyobb üzemeket továbbra is a várostól





2. ábra Nagy-Budapest és Budapest-vidék határa és településszerkezete az FKT 1945. novemberi elgondolása szerint. Forrás: *Tér és Forma*, 1944–1945/11. 172.

délre, lehetőleg Nagy-Budapest határán is túl szándékozott elhelyezni (a programtól eltérően ugyanakkor ipari területként tartotta volna fenn északon a külső Váci út vidékét is, hogy a laza beépítésű lakótelepnek szánt Óbuda lakóinak munkahelyül szolgáljon). A „minőségi finomipar” üzemeit viszont a város egész területén, főként a városrészközpontokban kívánta elosztani.

Gyökeresen új elgondolást vetett fel a keretterv a forgalmi hálózatra vonatkozóan. A gyorsforgalmi úthálózatot nem óhajtotta bevezetni a citybe, ott az alsó rakpart révén biztosított volna áthaladási lehetőséget. A bevezető főútvonalak két ponton, a Nyugati pályaudvarnál és az Üllői út–Nagykörút metszéspontjánál futnának össze, és ezeket kötné össze a Kiskörút és Nagykörút közötti szanalásra érett városrészt átszelő, lehetőleg felemelt pályatesten haladó új gyorsforgalmi út, a „várostengely”.<sup>113</sup> Önálló új gyorsvasúti hálózat kiépítése helyett a környék és a városmag összekötését a MÁV vonalai révén, annak villamosításával és a központon való átvezetésével oldotta volna meg. A meglévő főpályaudvarok megszüntetésével, illetve a Nyugati pályaudvarnak az Aréna útig történő hátratólásával egy északi, a Ferencvárosi pályaudvar helyén pedig déli átmenő pályaudvart tervezett, amelyeket a várostengely vonalában haladó föld alatti pálya kötött volna össze, ennek három pontján létesítendő átmenő állomás révén biztosítva az utasok elosztását a város belsejében.

A módosított városfejlesztési terv elfogadása nem az FKT, hanem a főváros törvényhatóságának illetékességi körébe tartozott. Tekintettel ennek sürgősségére – „nehogy az elvégzendő sürgős helyreállítási munkálatok egy későbbi városrendezési, illetőleg városfejlesztési terv elé akadályokat gördítsenek”<sup>114</sup> – szakítani kívántak azzal a hagyományos tárgyalási móddal, amelynek keretében az egyik szerv megküldi javaslatait a másik testületnek, várja az állásfoglalást, és ez végtelenbe nyúló, sokszor politikai és presztízsszemponctokat előtérbe helyező egyeztetésekhez vezet. Ezért az FKT újjászervezett testülete július 16-án felhatalmazta Fischert egy olyan munkabizottság megszervezésére, amelynek keretében az FKT és a főváros tervezőgárdája, szükség szerint behívott külső szakértőkkel kiegészülve, egyetlen munkaközösséget alkotva dolgozza ki a városfejlesztési terv új változatát.<sup>115</sup> A telepítési alapelvek és a köz-

<sup>113</sup> A korábbi tervekben ez az elnevezés a Szabadság tér–Kálvin tér között tervezett reprezentatív útvonalra vonatkozott.

<sup>114</sup> BFL II.1. a. 71. k. FKT Tanácsülési jegyzőkönyv, 1945. július 16. 3234/1945.

<sup>115</sup> Uo.

lekedési alaphálózat novemberre elkészült koncepcióját már ez az egyesített munkacsoport készítette el, Granasztói és Harrer irányításával.<sup>116</sup>

Viola Rezső tanácsnok, a főváros városrendezési ügyosztályának vezetője az 1945. évi munkáról szóló összefoglaló jelentésében megállapította: „Most a városfejlesztési és városrendezési elgondolások kialakításában tevékenyen részt veszünk. A főváros álláspontját a kellő időben kialakíthatjuk és azt közvetlen eszmecsere és tervezetek készítése útján előzetesen érvényesíthetjük, érveinkkel a Tanács [az FKT – S. A.] álláspontját befolyásolhatjuk, és ezáltal kiküszöböljük azt a múltban sokszor előfordult esetet, hogy a tervek és ügyiratok hónapokon, sőt éveken keresztül ide-oda küldözgetve sokára, vagy csak megkésve kerüljenek jóváhagyásra. Ez az együttműködés teljes mértékben bevált, és ennek során készült el Budapest újjáépítésének az az irányelve, mely elengedhetetlen alapja lesz a részletes szabályozási és rendezési terveknek, az építkezések minden vonatkozásában érvényre juttatva az egységes koncepciót.”<sup>117</sup>

Ebben a fázisban már nem a főváros és a környékbeli települések külön rendezési terveinek, hanem Nagy-Budapest egységes általános rendezési tervének elkészítését tűzték ki célul. Ezekben a hónapokban – Erdei Ferenc belügyminiszternek az országos közigazgatási reformtervekbe illeszkedő kezdeményezése nyomán – napirendre került a főváros és környéke közigazgatási kapcsolatának megvalósítása is. A főváros törvényhatósági bizottsága az ügy tárgyalására különbizottságot küldött ki, amely az érdemi álláspont kidolgozását egy Harrer által vezetett munkabizottságra ruházta. Ez 1945 júliusa és szeptembere között közösen ülésezett a belügyminisztérium Bibó István vezette munkabizottságával. Tanácskozáisokon kristályosodott ki az az álláspont, hogy túl kell lépni a hagyományos értelemben vett Nagy-Budapest problémakörön, és a tágabb agglomerációt is be kell kapcsolni az egységes városrendezési koncepcióba. Ezt a területet korábban a „védőöv” fogalmával jelölték, ahol arra kell törekedni, hogy megakadályozzák újabb „városias jellegű vadtelepülések” keletkezését a létrehozandó Nagy-Budapest határán túl. A Har-

<sup>116</sup> Granasztói a *Tér és Forma*ban röviden ismertette a koncepciót mint az FKT műszaki főosztályának és a székesfőváros városrendezési osztályának közös munkáját. (GRANASZTÓI Pál: Nagy-Budapest városrendezési terve. *Tér és Forma*, XVIII. 1944–1945/11. 171.) – Nem tudom, mi a magyarázata annak, hogy a főváros és az FKT közötti, különösen Vas Zoltán polgármestersége idején „legendásan” rossz viszonynak nem volt különösebb kihatása a városfejlesztési program munkálataira. Feltehető, hogy ehhez hozzájárult Fischernek és Harrernek a székesfőváros szakemberei körében is élvezett tekintélye, az FKT városrendezőinek régi szakmai kapcsolatai. A gyakorlatias Vas Zoltán pedig talán az egészet aktuálpolitikai jelentőséggel nem bíró, elméleti tervezetésnek tekintette, és nem fordított rá különösebb figyelmet.

<sup>117</sup> BFL IV. 1409. c. 81/1946-III. (310 690. ikt. sz.)

rer–Bibó-féle bizottság szerint a tilalmakra és korlátozásokra építő „negatív” településpolitika helyett ezt az övezetet városias igényeket kielégítő agrár jellegű, kertvárosi övezetté, Nagy-Budapest konyhakertjévé kell fejleszteni. Mindenképpen el kell kerülni, hogy itt az ingázók rossz minőségű alvóvárosai alakuljanak ki, ezért ipartelepítéssel is számoltak, de csak olyan mértékben, hogy az a lakosság helyben történő foglalkoztatását biztosítsa. Mivel a nagyvárosnak fontos érdeke fűződik ahhoz, hogy ebben a „falusias szép világban” meglegyenek mindazok a munka- és életlehetőségek, amelyek Nagy-Budapest vonzáskörében is idekötik a lakosságot, az átfogó fejlesztési politika érdekében a bizottság ezt a területet is közigazgatási kapcsolatba kívánta hozni a fővárossal, a települések önállóságának megőrzése mellett. Kialakult egy „háromosztatú” önkormányzat ideája, amely Budapest, a vele részben összenőtt, ipari arculatú, jelentős bejáró népességgel rendelkező peremtelepülések, illetve az agrár jellegű távolabbi környék településeit fogná össze. A szeptember 21-i ülésen a belügyminisztériumot képviselő Bibó azonban már jelezte: mivel a megerendszer országos reformját várhatóan nem sikerül keresztülvinni, annak sincs politikai realitása, hogy a „védőövet” elcsatolják Pest vármegyétől, így a vele kapcsolatos új fejlesztési elképzelések érvényesítésére az FKT hatáskörének kiterjesztése nyújtana lehetőséget.<sup>118</sup>

Az FKT-nek ebben az ügyben hamarosan döntenie kellett, mert a földreform keretében Nagy-Budapest területén mintegy 35 000 igényjogosult jelentkezett házhelyért. Ha a vonatkozó rendeletek szellemében valamennyiüket konyhakerttel kiegészített önálló családi háznak alkalmas telekhez juttatták volna, ez lehetetlenné tette volna annak a követelménynek az érvényesítését, hogy a települést a közművekkel, közlekedéssel már ellátott területek köré kell csoportosítani, és el kell kerülni a rendszertelen külterjes építkezéseket. A városrendezési szempontok érvényesítése érdekében a földművelésügyi miniszter, az FKT kezdeményezésére, külön szabályozta a házhelyosztás végrehajtását Budapesten és az FKT egész illetékességi területén.<sup>119</sup> Létrehozta a Fővárosi Földbirtokrendező Tanácsot, amelyben befolyást biztosított az FKT-nak, előírta továbbá, hogy a földigénylő bizottságok minden, a földreform keretében elkob-

<sup>118</sup> BFL XIV. 31. Harrer Ferenc iratai. 13. tétel. Jegyzőkönyv a munkabizottság 1945. július 27-i üléséről. (Részlegesen közli: A „nagy válságtól” „a rendszerváltásig”. Szöveggyűjtemény a fővárosról. II. k. 1930–1990. Összeállította és szerkesztette: SIPOS András–DONÁTH Péter. Budapest, 2000. 301–316.); Jegyzőkönyv a munkabizottság 1945. szeptember 21-i üléséről. Uo.

<sup>119</sup> A földművelésügyi miniszter 75 000/1945. F. M. számú rendelete Fővárosi Földbirtokrendező Tanács alakításáról. *Magyar Közlöny*, 1945. október 31. 9–10.

zott, megváltott vagy igénybe vett ingatlan felhasználási tervét előzetes véleményezésre kötelesek az FKT-nak megküldeni. A Fővárosi Földbirtokrendező Tanács illetékességi területén csak a rendezési terveknek és az építési szabályzatnak megfelelő házhelyek alakítását engedélyezte, és ebben a kérdésben az FKT állásfoglalását minősítette irányadónak.

Az FKT a tágabb agglomerációban is érvényesíteni kívánta befolyását a házhelyosztásnál. Ezért október 23-i ülésén kezdeményezte, hogy hatáskörét terjesszék ki további 50 agglomerációs településre: Visegrádtól és Kisoroszitól Ercsiig, illetve Szódtól Taksonyig és Tökölig. Ezzel összefüggésben a további tervezőmunkához el kellett határolni azt a területet, amelyre már nem Nagy-Budapest készülő egységes rendezési tervének, hanem a belterjes agrár jelleget és a lakóhely–munkahely egységet célzó elvnek kell vonatkoznia. Az FKT hivatalosan ekkor mondta ki, hogy „Nagy-Budapestet városrendezési szempontból egységnek” tekintti, és – az 1937. évi városrendezési törvény alapján – teljes egészében városias kialakításra szánt területnek nyilvánította. A „városrendezési Nagy-Budapestet” nemcsak az FKT addigi illetékességi területéhez képest szabta szűkebbre, de az 1938-ban megállapított „Budapest-környékhez” (és a később megvalósult Nagy-Budapesthez) képest is.<sup>120</sup> Az ebből kimaradó agglomerációs településekre pedig – a Nagy-Budapest részét képező „Budapest-környéktől” való megkülönböztetésül – a „Budapest-vidék” elnevezés használatát vezette be.<sup>121</sup>

A városfejlesztési programot átdolgozó munkabizottság 1945 novemberében előterjesztett tervezetének<sup>122</sup> egyik legfontosabb újdonsága a júniusi kerettervezhez képest az agglomerációhoz fűződő kapcsolat újszerű megközelítése és az ebből eredő következtetések levonása volt. Ez mindenekelőtt a forgalmi hálózatról szóló elképzelés radikális átalakításában nyilvánult meg: „A Nagy-Budapesten kívül lakóknak nem akarjuk lehetővé tenni, hogy Budapestre bejárjanak naponta dolgozni, viszont akik Nagy-Budapesten belül laknak, azoknak nagyon meg akarjuk könnyíteni és lehetővé tenni a közlekedést.”<sup>123</sup> Ezt úgy vélték megoldhatónak, hogy a vasúthálózat kialakításánál teljes mértékben elválasztják a teher- és a személyforgalmat, a személyforgalmon belül pedig Nagy-

<sup>120</sup> Kimaradt Rákoscscaba, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákosliget. Békásmegyerből csak Csillaghegyet, Cintótából pedig Árpádföldet sorolták ide, bekerült viszont Nagykovács és Vecsés egy része.

<sup>121</sup> BFL II. 1. a. 71. k. Jegyzőkönyv az FKT 1945. október 23-i üléséről. 8185–8188. sz.

<sup>122</sup> BFL IV. 1421. g. Szimély Károly iratai. 3. doboz. Javaslat a Nagy-Budapesten alkalmazandó telepítési alapelvek és a nagy-bp-i közlekedési alaphálózat meghatározására. 1945 december. A települési, vasúti és forgalmi úthálózati terv vázlatos rajzát közli GRANASZTÓI Pál: Nagy-Budapest városrendezési terve. I. m. 170–175.

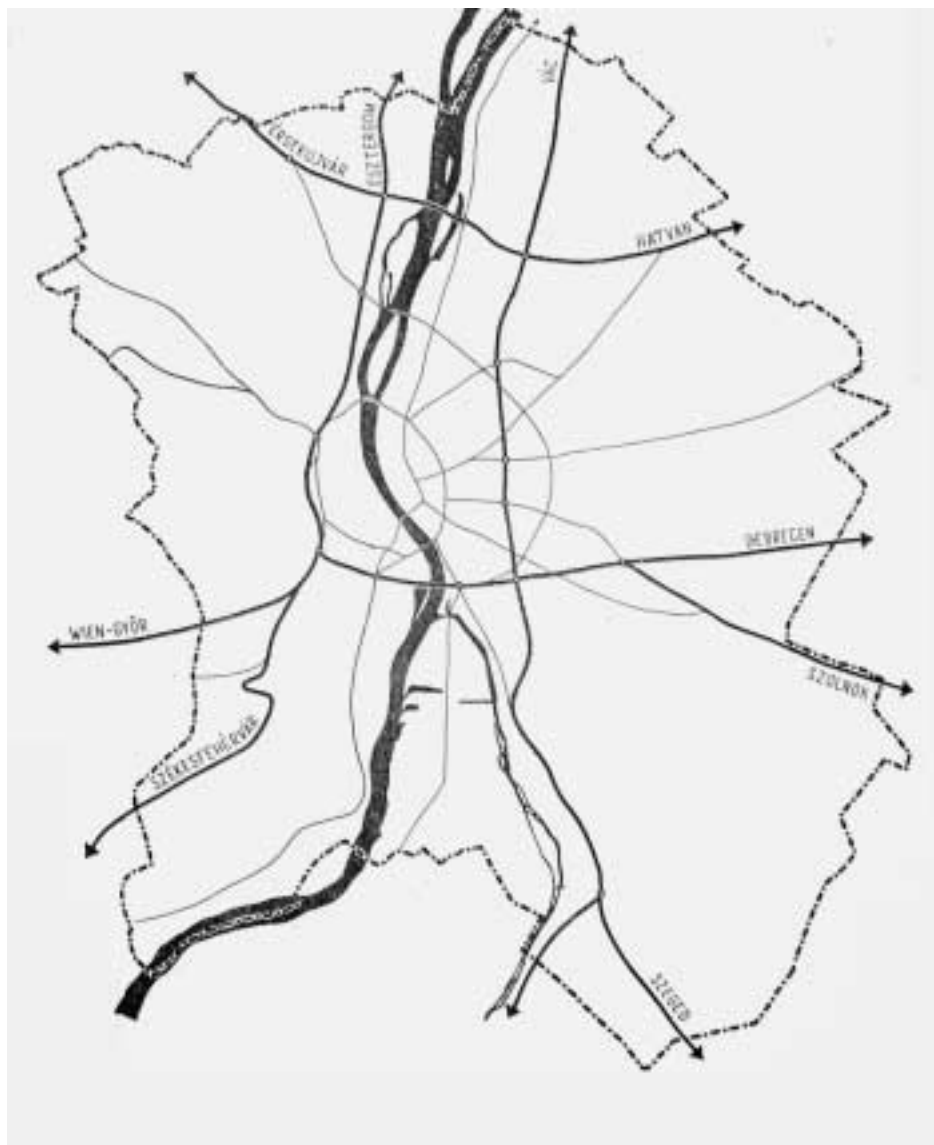
<sup>123</sup> Granasztói Pál előterjesztése az FKT 1945. december 18-i tanácsülésén. BFL II. 1. a. 71. k. 13 985. sz.

Budapest belső és külső forgalmát. A külső forgalmat úgy kell tervezni, hogy az sem vonalvezetési, sem menetrendi, sem tarifális szempontból ne tegye előnyössé a Nagy-Budapesten dolgozóknak az agglomerációban való letelepedést. Az innen jövő forgalmat ezért – szöges ellentétben a júniusi tervvel – nem kívánták bevezetni a központba, sőt célul tűzték ki, hogy a központot egy külső fekvésű pályaudvarról csak átállással lehessen elérni. A központi átmenő pályaudvart – a MÁV 1943. évi tervére alapozva – a Városliget környékére tervezték. A belső vasúti forgalomnak a városközponton való átvezetése érdekében a meglévő négy fejpályaudvart (Keleti, Nyugati, Déli, Dunaparti) egy földalatti „tengelykeresztel” kötötték volna össze, amely egyúttal a HÉV és a BSZKRT nagy-budapesti jelentőségű vonalait is integráló egységes gyorsvasúti hálózatba illeszkedett volna. (Emellett a centrum helyi forgalmának lebonyolítására hivatott föld alatti vonalakkal is számoltak.) A régi pályaudvarok, távolsági forgalmi szerepüket elvesztve, a gyorsvasút átmenő állomásává váltak volna, és fokozatos visszafejlesztésüket, illetve megszüntetésüket tervezték. *(Lásd 3. ábra.)*

A közúti hálózatot illetően elvetették azt a javaslatot, hogy a távolsági forgalmat lebonyolító gyorsforgalmi utakat a város belsejébe vezessék be. Kimondták, hogy ezek az „autósztrádák” lehetőleg teljesen új nyomvonalon, a beépített terület elkerülésével haladjanak. Az átmenő forgalom levezetésére „elhárító útgyűrűt” (alakja után inkább „útnégy-szöget”) terveztek, de nem Nagy-Budapest megkerülésével, hanem „belső elhárító gyűrűként”, Budapest sűrűn lakott központi részeinek határán. Ezt két szempontból is előnyösnek tartották: egyrészt így a tranzitforgalom nem kerüli el túlságosan a városközpontot, másrészt az útgyűrű a város egymástól távol eső pontjainak összeköttetésében is szerepet kaphat, így elszívó hatással lehet a belső városrészek forgalmára. Ezáltal Budapestnek azt a korábban mindig hátránynak tekintett adottságát vélték előnyre fordítani, hogy a sűrűn beépült városközpont és a kül- és peremterületek közé nagy lakatlan, illetve alulhasznosított területek élkelődnek. Granasztói szerint „az elgondolás röviden úgy jellemezhető, hogy az telepítési, vasútforgalmi és útforgalmi vonatkozásban szervesen összekapcsolódó egész, azaz Nagy-Budapest speciális telepedési adottságaiból indul ki. Az az elgondolás, amit a munkabizottság javaslatba hozott, Nagy-Budapest minden különlegességét figyelembe veszi, és ha ezt sikerül következetesen keresztülvinni, akkor el lehet mondani, hogy valami jelentőset produkáltunk.”<sup>124</sup> *(Lásd 4. ábra.)*

<sup>124</sup> Uo.





4. ábra Nagy-Budapest forgalmi úthálózata az elhárítógyűrűvel az FKT 1945. novemberi elgondolása szerint. Forrás: *Tér és Forma*, 1944–1945/11. 174.



Az FKT a tervvel kapcsolatban neves külső szakértők szóbeli és írásbeli állásfoglalását is kérte, elsősorban a székesfőváros által kiírt városrendezési ötletpályázat díjazottjaiét; az ötletek értékelése éppen novemberben, a munkabizottsági javaslat elkészültével közel egyidőben zárult le.<sup>125</sup> Míg a telepítés- és lakáspolitikai elgondolások nemigen váltottak ki vitát, a vasúti és forgalmi úthálózati koncepciót igen sok kifogás érte. A szakértők egy része kételkedett a sávos fejlesztés célszerűségében, s változatlanul úgy vélte, hogy Budapest adottságainak a centrális-koncentrikus szerkezet felel meg: így gyűrűs-sugaras úthálózatot kell a tömeges gépjárműforgalom igényeinek megfelelően kifejleszteni. Igen sok ellenvetés fogalmazódott meg a belső elhárító útgűrűnek mind az elvétel, mind az elhelyezésével és vonalvezetésével szemben: az elhárító funkció eredményes betöltéséhez nincs eléggé kint, a belső forgalmi vonalak tehermentesítéséhez viszont nincs eléggé bent – vélték a kritikusok. Megkérdőjelezték, hogy reális célkitűzés-e az ingázás megakadályozása Budapest-vidékről, és helyes-e ezt a vasúti közlekedés megnehezítése révén elérni. A koncepcionális ellentéteket lényegében figyelmen kívül hagyva, az FKT tanácsulása 1946. március 1-jén elfogadta a munkabizottság javaslatát az általános rendezési terv munkálatainak alapjául, és felkérte a Nagy-Budapesthez tartozó városokat és községeket, hogy városfejlesztési programjaikat ennek szellemében vizsgálják felül.<sup>126</sup> Közben az elgondolás egy lényeges ponton máris meginogni látszott, mivel a MÁV már 1945 végén a meglévő pályaudvarok felújítása és hosszú távú fenntartása mellett foglalt állást.<sup>127</sup>

Az FKT városrendezési osztálya egyúttal a belső városrészek megújítására vonatkozó ideális elképzelését is demonstrálni kívánta, és 1945 végén kidolgozta a Belső-Erzsébetváros egyik legszűfoltabb, a hagyományos telekkörülépítéses forma szinte minden hátrányát sűrítetten mutató részének, a Rumbach Sebestyén utca–Király utca–Kisdiófa utca–Klauzál tér–Wesselényi utca közötti területnek a rendezési tervét. Itt igazi tabula rasát akartak teremteni, a Rumbach és a Kazinczy utcai zsinagógák

<sup>125</sup> Az ötletpályázat bírálati jegyzőkönyvét közli: *Építészet és tervezés Magyarországon 1945–1956*. Szerk.: PRAKALVI Endre. Budapest, 1992. 119–124. Az első díjas terveket bővebben ismerteti MORVAY Endre: A jövő Budapestje. *Budapest*, II. évf. 1946. 23–27., 68–72.; VADAS Ferenc: Budapesti tervpályázatok 1945-ben. 2. rész. *Magyar Építőművészet*, 1985/3. 52–55.

<sup>126</sup> BFL II. 1. a. 72. k. Jegyzőkönyv az FKT 1946. február 20-i és március 1-i üléséről; BFL IV. 1421. g. Szimély Károly iratai. 2. doboz. Jegyzőkönyv Budapest városfejlesztési kerettervének megvitatása tárgyában Morvay Endre alpolgármesternél tartott értekezletekről, 1946. január 16., február 22. Az írásban benyújtott szakértői véleményeket lásd uo. 3. doboz.

<sup>127</sup> BFL. IV. 1421. g. Szimély Károly iratai. 3. doboz. 2606/1/1946. FKT.

kivételével mindent lebontottak volna – kizárólag a „spekuláció szörny-szüllöttjét” látva a negyedben –, és modern 8–10 emeletes sávházakkal építették volna be. Ennek során a kialakult utcahálózat és telekrendszer kötöttségeitől is teljes mértékben el kívántak tekinteni. A „telektulajdon gyökeres reformja” útján, a hatósági telekátalakítási eljárás radikális alkalmazásával, a telektulajdonosok kényszerközösségbe tömörítésével az egész területet egységes főtömbként akarták kezelni. A beépített felület 60%-ról 20%-ra csökkentése mellett közel másfélszeresére nőtt volna az elhelyezhető lakosság. A tervezett Madách sugárút keresztezésmen-tes főútvonalaként szelte volna át a negyedet, ide és a főtömböt határo-ló útvonalakra vezették volna a forgalmat. A terület szélén, a forgalmi utak mentén üvegbetonnal fedett sétányokkal, földszintes részeken és ezek teraszain élénk kirakatos üzleti életet képzeltek el, míg a főtömb belseje csendes lakóutak és parkok világa lett volna.<sup>128</sup> (Lásd 5. ábra.)



5. ábra A Belső-Erzsébetváros átépítésének terve. Forrás: *Budapest*, 1946/5. 199.

<sup>128</sup> FISCHER József: Újjáépítés vagy helyreállítás. *Tér és Forma*, XIX. 1946/1–3. 1–6.; MAJOR Máté: Elavult városrészek újjáépítése. *Budapest*, II. évf. 1946/5. 197–199.; vö. GRANASZTÓI Pál: Elavult városrészek újjáépítése. *Városi Szemle*, XXXII. 1946/1. 26–38.

Arra számítva, hogy a „zöldmezős” lakótelep-építkezések belátható időn belül megindulhatnak, az FKT és a főváros 1945 végén közös tervpályázatot hirdetett két lakótelep megtervezésére „a városrendezéstől az utolsó szögig”,<sup>129</sup> azzal a szándékkal, hogy sorozatgyártásra alkalmas típusterveket nyerjenek. A Duna-parton a Ferenc József (Szabadság)-híd–Közraktár utca–Boráros téri (Petőfi)-híd közötti területet<sup>130</sup> magasházakkal, míg Magdolnavárosban az 1940-es évek elején elkezdett családi és ikerházas OTI-teleptől délre kijelölt részt alacsony, maximum háromemeletes házakkal kellett beépíteni. A nagyszámú pályamű – hivatalos értékelés szerint – „meg sem közelítette a kívánalmakat”, mivel „kevés pályázó fogta meg a feladat lényegét, tudniillik azt, hogy *egységes* gondolatmenetet vigyen a két lakótelep tervezésébe”.<sup>131</sup>

A lakótelep-építésekre készülve számoltak a házhelyosztás következményeivel is. Az FKT elképzelése az volt, hogy Nagy-Budapesten a földreformnak „földbirtokpolitikai” helyett „lakáspolitikai” tartalmat kell adni. Ennek érdekében a telepítési területet – a városrendezési szempontoknak alárendelve – függetleníteni akarták attól, hogy hol vannak igénybe vehető ingatlanok: a lakótelepek építésére alkalmas területeket csere útján kívánták megszerezni. Ennek érdekében önálló főváros földbirtok-rendezési alap létesítését szorgalmazták, és be akarták vezetni a társasházi lakástulajdonban megtestesülő „eszmei házhely” intézményét. A társasházakon kívül számoltak 75–100 négyszögöles sorháztelkek és 300 négyszögöles, konyhakerti termelésre alkalmas családirháztelkek juttatásával is. Budapest-vidéken ezzel szemben elsősorban kertgazdaságra alkalmas, minimum 400 négyszögöles, szabadon álló családi házak célját szolgáló telkeket kívántak osztani, zárt telepek alakjában, kiküszöbölve az amúgy is túlságosan szétterülő települések rendszertelen növekedését.<sup>132</sup>

Az FKT tanácsának 1946. március 1-jei állásfoglalása alapján a városrendezési osztály folytatta az általános rendezési terv kidolgozását, a fővárosnál pedig ezzel szorosan összehangolva dolgoztak a városfej-

<sup>129</sup> A Duna-parti és a magdolnavárosi lakótelep tervpályázatának ismertetése. *Tér és Forma*, XIX. 1946/10. 117.

<sup>130</sup> A közraktárak lebontását eldöntött ténynek tekintették, az Ybl által épített Fővámház és az Elevátor sorával kapcsolatban a kiírás úgy fogalmazott, hogy „egyelőre nem kerül lebontásra”.

<sup>131</sup> A Duna-parti és a magdolnavárosi lakótelep tervpályázatának ismertetése. I. m. 117.; A kiírást közli: Építészeti és tervezési Magyarországon 1945–1956. I. m. 126–128. A pályaművekről bővebben VADAS Ferenc: Budapesti tervpályázatok 1945-ben. 3. rész. *Magyar Építőművészet*, 1985/5. 54–57.; Uő: A Közmunkatáncs és a budapesti Duna-partok újjáépítése. In: *Budapest Főváros Levéltára Közleményei* '84. I. m. 186–190.

<sup>132</sup> BFL II. 1. a. 71. k. FKT Tanácsülési jegyzőkönyv, 1945. október 23. 8188/1945. Vö. HÖNSCH László: Visszapillantás a földreform városrendezési vonatkozású feladataira. *Tér és Forma*, XX. 1947/2. 34–35.

lesztési program módosításán. Ekkor kezdődtek meg a tárgyalások a földművelésügyi és a közlekedésügyi minisztériummal a munkákat egyik alappillért jelentő vasúthálózati és kikötőügyi kérdésekről. A nagyvasúti és gyorsvasúti rendszer tisztázására az FKT, a főváros, a minisztérium és a MÁV képviselőiből munkabizottság jött létre, amely szeptemberben kezdte meg működését, és a tárgyalások végét még csak látni sem lehetett. A környékbeli városok és községek közül pedig csak négy (Budafok, Kispest, Pestszentlőrinc, Pestszenterzsébet) nyújtotta be városfejlesztési tervét. Ezek a körülmények „bénítóan hatottak a nagy-budapesti általános városrendezési terv előkészítő munkálataira”, de novemberre elkészült a területfelhasználási és a forgalmi úthálózati terv koncepciója. A városrendezési osztály kérte, hogy azt az illetékes szakbizottság közbenő állapotában is részletesen tárgyalja meg, mivel elfogadása esetén „a Tanács állásfoglalásának birtokában biztosabb alapokat nyerünk az érdekelt hatóságokkal való további tárgyalások számára”.<sup>133</sup>

A területfelhasználási terv<sup>134</sup> négy fő kategóriával – lakóterület, ipari terület, zöldterület, különleges rendeltetésű terület –, illetve ezek különböző kombinációval és fokozataival számolt. A lakóterület beosztásánál abból a gondolatból indult ki, hogy azt, a korábbiaktól eltérően, nem meghatározott beépítési mód, hanem a maximális laksűrűség és beépítési intenzitás előírásával kell meghatározni, teret engedve ezen belül a zárt sorú, sávós és szabadon álló, illetve magas és alacsony beépítésmódok gazdag változatosságának. Alapvető mérőszámként a „fajlagos beépítés” szolgált (az egy hektárra eső teljes beépített lakófelület, azaz az alapterület és az emeletsorok számának szorzata). Egy személy elhelyezésére (bár 35–40 m<sup>2</sup>-t tartottak ideálisnak, de a „realitást mérlegelve”) 25 m<sup>2</sup>-t vettek számításba, és ez egyben megadta az egyes fajlagos beépítési fokozatok maximális laksűrűségét is.<sup>135</sup>

Nagy-Budapesten a fennálló szabályok szerinti beépítési lehetőségek teljes kihasználásával, fejenként 25 m<sup>2</sup>-t számítva, 6,2 millió lakost lehetett volna elhelyezni. Az új terv a lakóterület kijelölésével és beosztásával „csupán” 3,2 millió embernek kívánt telepédési lehetőséget nyújtani.

<sup>133</sup> BFL IV. 1421. g. Szimély Károly iratai. 2. doboz. 17 196/1946. FKT. Jelentés a nagy-budapesti általános városrendezési terv munkálatainak állásáról és javaslat a további teendőket illetően. 1946. november 4.

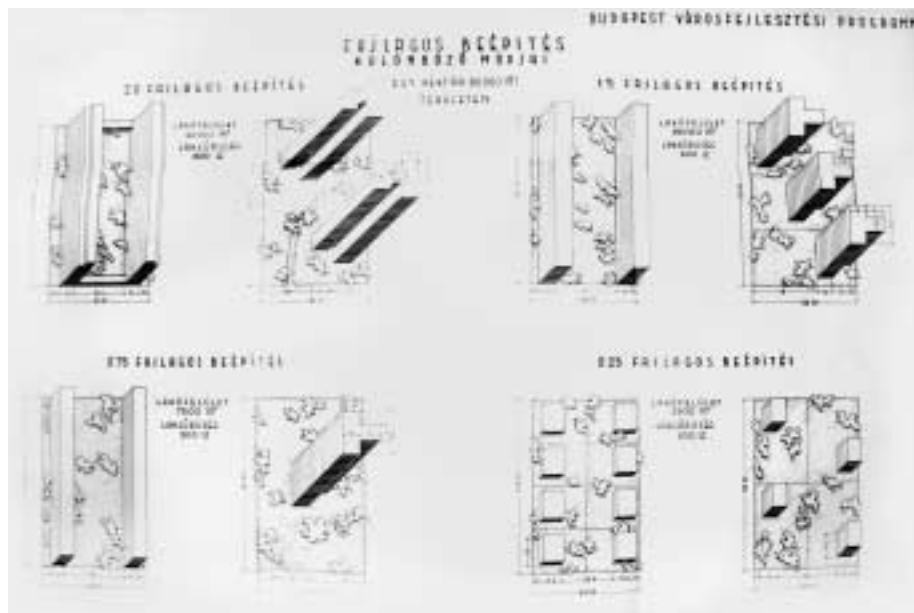
<sup>134</sup> BFL IV. 1421. g. Szimély Károly iratai. 3. doboz. Előterjesztés a nagy-budapesti területfelhasználási és forgalmi úthálózati terv tárgyában. 1946 november; részletes összefoglalása GRANASZTÓI Pál: Nagy-Budapest városrendezése. *Városi Szemle*, XXXIV. 1948/1–2. 30–51.

<sup>135</sup> PREISICH Gábor–HOCH István: A „fajlagos beépítés” fogalma és felhasználása a városépítésben. *Tér és Forma*, XIX. 1946/10. 123–127.

A lakáscélra kijelölt területet Budapesten 10 781 hektárról 6942 hektárra, a környéken 9850 hektárról 7974 hektárra csökkentette. Budapest lakosságát kb. 2,2 millió, a peremövezetét 1 millió főig tartotta növelhetőnek. Az eloszlást négy fajlagos beépítési fokozattal szabályozta. Az első fokozatban a fajlagos beépítés mérőszáma 2 (a teljes terület minden m<sup>2</sup>-ére 2 m<sup>2</sup> lakófelület jut). A laksűrűség itt igen magas, 800 fő/hektár, ami megközelítette az akkori legintenzívebben beépített városrészek tényleges laksűrűségét. Ez a fajlagos beépítés egymástól a magasság másfélszeres távolságában épített hatemeletes házak építését tette lehetővé, s az emeletszámok növelésével további fellazítást lehetett elérni. Ezt a fokozatot kizárólag az egységes városmag belső övezetére tervezték, maximálisan 687 000 lakos számára.

A második fokozatba – 1,5 fajlagos beépítéssel, 600 lakos/hektár laksűrűséggel – a városmag külső részei, a vegyes ipari és lakóterületek, valamint a fontosabb külterületi és környéki alközpontok kerültek. Budapest területén 588 000, a környéken 85 000 lakos kerülhetett volna ide. A harmadik fokozat – 0,75 fajlagos beépítéssel, 300 lakos/hektár laksűrűséggel – a zöldterületekkel kombinált többlakásos bérvillaszerű és a sorházas építkezések, valamint a kisebb környéki helyi központok céljára lett volna alkalmas. Budapesten 652 000, a környéken 251 300 lakos telepedett volna le ilyen módon. A negyedik, 0,25 fajlagos beépítésű, 100 lakos/hektár maximális laksűrűségű fokozatba a szabadon álló családi házas negyedek tartoztak. Budapesten ezt a lehetőséget 293 000 embernek biztosították volna, ide került volna ugyanakkor a potenciális Budapest-környéki népesség túlnyomó része, 700 800 fő. *(Lásd 6. ábra.)*

Az egyes fokozatok térbeni elosztása egy olyan, a fennálló közigazgatási határoktól függetlenül egységes településszerkezet létrehozását célozta, amelynek főközpontja a főváros sűrűn beépített belső magja (sávja), ezen kívül, laza településekbe ágyazottan, helyezkednek el a helyi központok. Az egyes települési egységek különállását elválasztó zöldterületek domborítják ki. A pesti oldal legjelentősebb zöldterülete a városmagot határoló nagy zöldgyűrű lett volna a Dunától a Városligetig, innen a villanegyeden keresztül a régi lóversenyterig, majd a Kerepesi temetőn át a Népligetig és innen ismét a Dunáig. További zöld sávokat terveztek a Rákospatak vonalában, illetve a határerdő sávjában. A pesti Duna-partot is lazán, pontszerűen beépíthető zöldsávként alakították volna ki, ahonnan zöld ékek vezetnek a város belseje felé. A belső zöld ékek összekötésére a city határán is terveztek zöldgyűrűt a Kálvin tértől a Múzeum-kerten és az egyetemi kerteken át a Városházáig és tovább a Bajcsy-Zsilinszky út mentén, és felvetették a Nagykörút menti



6. ábra A fajlagos beépítés tervezett fokozatai. Forrás: 5. sz. Melléklet Budapest Városfejlesztési Programjához. BFL IV. 1421. g. Szimély Károly iratai.

zöldgyűri gondolatát is. Budán a fürdőváros zöld sávja egységes egészet alkotott volna a Gellérttől a Császárfürdőig.

A zárt sorúan, sűrűn beépített kompakt városmag az új tervben is az első két beépítési fokozatba került, de a sávos fejlesztés gondolata jegyében a Duna mentén északon és délen elnyújtva, keleti szélén pedig már zöld-, illetve ipari területekkel vegyes lakóterülettel fellazítva. Budán alapjában csendes és kertesített lakóterületeket szándékoztak kialakítani, ezért csak Lágymányos belső részét, a Bartók Béla út környékét javasolták az első fokozatba. Helyi centrumokat terveztek Zuglóban, Kőbányán, Lágymányoson, a Krisztinavárosban és a Szabadság-hegyen.

Fontos városszerkezeti tagolóelemként kezelte a terv a belső elhárító útgyűrűt, amelyet lényegében az intenzív beépítésű területek külső széléhez simuló háromsávós autópályaként képzeltek el. Miután az intenzíven beépített részek a pesti oldalon észak–déli irányban elnyúló Duna menti sávot alkottak volna, az útgyűri is inkább négyszög alakot öltött. Újpest beépített részének keleti határán, majd a Rákosrendező pályaudvar nyugati oldalán haladva ért volna a városba, innen a Városligetet, a Garay

tér környéki elavult háztömböket átszelve, a Keleti pályaudvar előtt elhaladva, a Kerepesi temető mellett, majd az Orczy út mentén jutott volna el a Ferencvárosi pályaudvarig. Itt nyugatnak fordulva az összekötő vasúti hídnál kelt volna át Budára, majd a Budaörsi útnál északnak fordulva az Alkotás utca vonalában, majd a Vérmezőt és a Széll Kálmán (Moszkva) teret érintve felemelkedett volna a Rózsadombra. Az északi fürdőcentrum felett elhaladva, Óbuda zárt településének nyugati határán, a Szentendre felé vezető út irányába tartott, majd keletnek fordulva Újpest zárt településterülete fölött szelte volna át újra a Dunát.

Az útnégyszög keleti oldala és a pesti észak–déli vasútvonalak mentén húzódott volna az ipari sáv, amely délen Csepelen keresztül kapcsolódott volna Dél-Buda ipari területeihez. Óbudát alkalmatlannak minősítették további iparterelepítésre; bár a meglévő üzemek megmaradnak, de élesen elkülönítve a lakóterülettől. Kőbánya ugyancsak kiesett a többé-kevésbé egybefüggő ipari sávból, de az adottságokkal számolva, és mivel szélirány szempontjából megfelelő helyen feküdt, további ipari jellegű fejlesztését is lehetővé kívánták tenni. A távolabbi környéket is zavaró ipari üzemeket, a korábbi tervekhez hasonlóan, a Duna déli folyása mellé csoportosították volna, a többit azonban, a lakóhelyekkel való szorosabb kapcsolat érdekében, a város különböző pontjain elosztva, részben az „ipari sávban”, a környezetet nem zavaró közepes nagyságú üzemeket pedig a vegyes ipari és lakóterületnek kijelölt részekben. Kijelölték a peremvárosok ipari központjait is.

A javaslat felölelte valamennyi Nagy-Budapesthez tartozó város és község területfelhasználási tervét. Megállapították, hogy a környéken a gazdaságos közművesítés alsó határának tekintett 100 lakos/hektár maximális laksűrűségű beépítési fokozat „nemcsak hogy az összes lakóterületeknek 87%-át alkotja, hanem e területek kihasználása beépítés és laksűrűség szempontjából mind ma, mind előreláthatóan a jövőben is messze a maximum alatt marad [...] ebben a körülményben jut kifejezésre a Budapest környéki települések súlyos problémája, amely lényegében abban foglalható össze, hogy a környéki települések nagy része nélkülözi a kellő városias színvonal kialakításának mind társadalmi, mind műszaki feltételeit. E probléma megoldásának hatékonyabb eszközei kívül esnek a városrendezési terven, s így azokra itt nem térhetünk ki.”<sup>136</sup>

A Fővárosi Közmunkák Tanácsának városrendezési bizottsága 1946. december 13. és 1947. március 12. között sorozatos üléseken tárgyalta

<sup>136</sup> BFL IV. 1421. g. Szimély Károly iratai. 3. doboz. Előterjesztés a nagy-budapesti területfelhasználási és forgalmi úthálózati terv tárgyában. 1946. november. 31.

az előterjesztést.<sup>137</sup> A telepítési javaslatot általában egyetértés fogadta. A fővárost képviselő Viola Rezső tanácsnok, a városrendezési ügyosztály vezetője leszögezte, hogy az előterjesztés a két szerv szoros együttműködésének eredménye, és „elvi vonatkozásban a legnagyobb mértékben fennáll az összhang”. A területfelhasználási terven csak kisebb korrekciókat kért, az intenzívebben beépíthető területek kiterjesztésével. Pest vármegye részéről Házi Árpád alispán is kijelentette, hogy „semiféle nehézséget vagy akadályt sem a terv elkészítése, sem pedig megvalósítása nem fog okozni”.<sup>138</sup> Hiányolta ugyanakkor a peremvárosok egymás közti közlekedésének megoldását, és ennek érdekében az útgűrűt kijebb vezettette volna. Éles vitát továbbra is elsősorban az útgűrű kérdése gerjesztett. A szakértők egy része kivihetetlennek, utópikusnak és megoldásában is helytelennek tartotta a városrendezési osztály tervét: a gyorsforgalom lebonyolítását a centrális felépítésű úthálózat fejlesztésével, esetleg új gyorsforgalmi utak nyitásával is, a belterületen átvezetve képzelte el. A városrendezési osztály álláspontja szerint a gyorsforgalmi útgűrű „csak első rápillantásra látszik merész, nagy áldozatokat igénylő, túlzott követeléseket támasztó javaslatnak. Ha a kérdést ugyanis közelebbről megvizsgáljuk, s különösen ha tekintetbe vesszük, hogy az eddigi tervek alapján, a javaslatunk szerinti 85,6 km hosszúságú gyorsforgalmi úthálózattal szemben Nagy-Budapesten az ún. országos útvonalaknak 265,7 km hosszú hálózatát kellene előbb-utóbb beláthatatlan költségekkel és nehézségekkel vagy megnyitni, vagy szélesíteni, vagy pedig többszintes pályákká átalakítani, méghozzá nagyrészt sűrűn lakott értékes belterületeken – akkor világossá válhat a két merőben különböző elgondolás mérlege.”<sup>139</sup> A gűrű FKT által tervezett nyomvonalát Viola is vitatta, és a főváros részéről a Hungária körút vonalában, föld alatt történő átvezetését ajánlotta, a budai észak–déli szakasz kiépítését pedig egyelőre nem tartotta indokoltnak. A bizottság elvként elfogadta az útnégyszög tervét, és kimondta, hogy az ezen belül eső területen nem tartja célszerűnek gyorsforgalmi utak létesítését. A nyomvonal kérdésében azonban további tanulmányoktól tette függővé az állásfoglalást, és az egész rendezési terv tárgyalását felfüggesztet-

<sup>137</sup> BFL II. 1. a. 92. doboz. FKT Városrendezési Szakbizottság jegyzőkönyve, 1946. december 13.; 75. k. Tanácsülési jegyzőkönyvek 4225–4247., 4267–4277. (1947. január 8-i tanácsülési jegyzőkönyvnel bekötve); 4278–4285., 4331–4346. (1947. február 5-i tanácsülési jegyzőkönyvnel).

<sup>138</sup> BFL II. 1. a. 92. doboz. FKT Városrendezési Szakbizottság jegyzőkönyve, 1946. december 13.

<sup>139</sup> BFL IV. 1421. g. Szimély Károly iratai. 3. doboz. Előterjesztés a nagy-budapesti területfelhasználási és forgalmi úthálózati terv tárgyában. 1946. november. 47–48.



te addig, amíg elkészülnek a vasúti és gyorsvasúti tervek, tisztázzák az országos főútvonalak bevezetését, és amíg megismerhetik a Budapest környéki városok és községek fejlesztési terveit.<sup>140</sup>

A fővárosnál közben 1947 januárjában elkészült az átdolgozott városfejlesztési program, amely az FKT-val másfél éve folyó közös munka eredményei alapján, az FKT terveiben is szereplő területfelhasználási és forgalmi hálózati koncepciót érvényesítette (a konkrét területelhatárolásokat és a nyomvonalak kijelölését nem tekintették a program feladatának, így az ezzel kapcsolatos helyenkénti véleménykülönbségek itt nem kaptak nagy hangsúlyt), kiegészítve az azokban nem szereplő városképi, műemlékvédelmi és közműfejlesztési kérdésekkel.<sup>141</sup> Márciusban a közgyűlés tárgysorozatára is felvették, majd – nem egészen világos, miért – levették a napirendről.<sup>142</sup> Júniusban a műszaki és közlekedési ügyekben illetékes szakbizottságokból alakított egyesített bizottság tárgyalta meg a javaslatot, és a lényegét nem érintő kisebb kiegészítésekkel elfogadta.<sup>143</sup> Közgyűlés elé terjesztése azonban a nyári polgármesterválság és az azt követő politikai harcok légkörében egyre halasztódott. Hamarosan a főváros hároméves tervének elfogadása és elindítása került előtérbe, amelyből kimaradtak a távlati városfejlesztési célokat megalapozó munkálatok.<sup>144</sup>

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa, amelynek immár a fennmaradása is bizonytalanná vált, közben töretlen lendülettel folytatta az általános rendezési terv kidolgozását. A modern építészet szerepének értelmezése a társadalmi-politikai átalakulásban azonban már 1946 folyamán erőteljesen megosztotta az FKT kezdetben egységes szemléletűnek tűnő gárdáját, és mindez elválaszthatatlanul összefonódott a pártok pozícióharcával. Mint említettük, az FKT apparátusán belül szociáldemokrata túlsúly érvényesült. Fischer és Granasztói személyén keresztül a legfontosabb várostervezési munkák e párt felügyelete alá tartoztak, bár fontos szerepet játszott bennük több kommunista építész (például Benk-

<sup>140</sup> BFL II. 1. a. FKT 1947. március 21-i tanácsülési jegyzőkönyve.

<sup>141</sup> *Fővárosi Közlöny*, 1947. március 13. 10. sz. II. k. Melléklet. Részlegesen közli: A „nagy válságtól” „a rendszerváltásig”. I. m. 324–331. o.; Vö. HARRER Ferenc: Budapest új városfejlesztési programja. *Tér és Forma*, XX. 1947/2. 33–34.

<sup>142</sup> Széll Jenő (MKP) később a bizottsági tárgyalás során ezt azzal indokolta, „a közgyűlés általános óhaja az volt, hogy a program akkor kerüljön ez elé a fórum elé, amikor ezt részleteiben már jobban átrágtuk”. BFL IV. 1421. g. Szimély Károly iratai. 2. doboz. A városfejlesztési program tárgyalására összehívott együttes bizottság jegyzőkönyve, 1947. június 10. 23.

<sup>143</sup> Az egyesített bizottság jegyzőkönyvei: BFL IV. 1421. g. Szimély Károly iratai. 2. doboz. Jelentése: *Fővárosi Közlöny*, 1947. november 8. Melléklet. 1–4.

<sup>144</sup> RADOS Kornél: Budapest városrendezése és a hároméves terv. *Klny. Általános Mérnök*, 1948. 5. sz.

hardt Ágoston, Perczel Károly, Preisich Gábor). A kommunista vagy hozzájuk húzó csoportosulás vezéregyéniségei, Major Máté és Perényi Imre a racionalizálási főosztályt, majd az Országos Építésügyi Kormánybizottság megszüntetése után az építésügyi osztályt irányították, amelyek tevékenységének középpontjában a sorozatgyártásra épülő nagyipari lakástermelés műszaki feltételeinek előkészítése állt. Ezt a gárdát az 1946 szeptemberétől megjelenő *Új Építészet* című folyóirat és az *Új Építészet Köre* fogta össze.<sup>145</sup> A Körben vezető szerepet betöltő Gádoros Lajos a következőképpen ábrázolta az ellentétek lényegét: „inkább szakmapolitikai, mint politikai jellegűek voltak. Hiszen Fischer személyében a Szociáldemokrata Párt álláspontját képviselte, és nyilvánvaló – talán tudat alatt is – a magántulajdonnak a helyzete az ő képzetében egészen másképp mutatkozott, mint a Szovjetunióból ide visszakerült Perényi Imrének. Fischer álláspontja tulajdonképpen a régi Közmunkatanács hatáskörének demokratikusabb továbbfejlesztése volt, amelyek elsősorban városépítési, városrendezési és építésszabályozási irányításban jelentkeztek, ami meg is felelt a Közmunkatanács régi feladat- és hatáskörének. Ugyanakkor Perényi ezt is fontosnak tartotta, de ő már jóval tovább gondolkodott, és kitágította ezt az érdeklődési- és hatáskört, mert nemcsak a szabályozási, rendezési kérdések voltak lényegesek, hanem véleménye szerint elő kellett készíteni nemcsak a 3 éves terv keretében lebonyolítandó újjáépítési feladatok előkészítését, (sic!) hanem majd a szociális tömeges lakásépítés feltételeit kellett biztosítani, és ezt látta a legfontosabbnak. Korszerű, gyors építési módot, a legszegényebb rétegeknek mielőbbi és leggyorsabb módon való lakáshoz juttatását.”<sup>146</sup> Az ellentétek betetőzéseként a kommunisták egy csoportja 1947 végén az FKT-tól a Perényi vezetésével megalakult Építéstudományi Központ-hoz ment át, amelyet 1948 májusában átszerveztek Építéstudományi és Tervező Intézetté (ÉTI). Ez volt a nagy állami tervezőintézetek őse, és az FKT 1948 márciusában történt megszüntetése után átvette Nagy-Budapest általános rendezési terve kidolgozásának feladatát. A végső fázis-

<sup>145</sup> Az FKT gárdájának szakmai-politikai differenciálódásáról lásd SAAD József: i. m. 250–258.; MAJOR Máté: *Tizenkét nehéz esztendő (1945–1956)*. Magyar Építészeti Múzeum, 2001. (Lapis Angularis III.) 123–128., 138–147., 172–182. – Perczel Károly szerint a „Kommunista Pártnak szakmai intenciója a városrendezési munkákkal kapcsolatban nem volt”. Részletek Perczel Károly visszaemlékezéseiből. In: *Budapest Főváros Levéltára Közleményei '84*. I. m. 418. Ezzel összhangban áll a többi szereplő hozzáférhető visszaemlékezése, és ennek ellentmondó dokumentumok sem kerültek elő.

<sup>146</sup> Magyar Építészeti Múzeum. Életútinterjú Gádoros Lajossal (készült az Oral History Archívum számára, 1987–1988.) 107–108. – A kommunista építészcsoport városrendezési szakmai manifesztációjának tekinthető az Új Csepel terve és az ezt bemutató kiállítás: *Új Építészet*, III. 1948/5.

ban járó munka közvetlen irányítását ettől kezdve Preisich Gábor, a területrendezési osztály vezetője látta el.<sup>147</sup>

A rendezési terv kidolgozásának törvényi feltételét jelentő városfejlesztési program több mint egyéves várakozás után, 1948. április 21-én került a törvényhatósági bizottság elé. A dokumentumot, amely a közszféra szabályozási és beavatkozási lehetőségeinek radikális bővítésével, ugyanakkor az épületek, telkek és lakások magántulajdonának hosszú távú fennmaradásával számolt, és amely a városrendezés eszközeit és kompetenciáit sok tekintetben hagyományos módon értelmezte, akkor emelték határozattá, amikor már nem volt szinkronban a gazdasági és politikai átalakulás irányával. Ezt világosan kifejezésre juttatta a kommunista szónok, Földes Mihály szinte „fitymáló” magatartása, aki egészen rövid felszólalásában közölte: „a Magyar Kommunista Párt bízik a jó demokratákban és a jó szakemberekben, ezért elfogadja ezt az előterjesztést.” A tartalmi elemekre nem vesztegetett szót, viszont sietett hangsúlyozni, hogy „a pénzügyminisztérium, az építésügyi minisztérium, a földművelésügyi minisztérium és amit elsőként említhettem volna, a közlekedésügyi minisztérium legújabb terveit ezekkel a tervekkel nem hangolták össze” – azaz túlzott jelentőséget nem kell neki tulajdonítani. „A jó tervek nem ártnak – zárta fejtegetését –, de tudnunk kell, hogy a pénzügyi alap jelenleg nem áll a rendelkezésünkre. Sőt, e pillanatban még azt sem tudjuk, mikor lesz majd elegendő pénzünk az effajta munkákra.”<sup>148</sup>

Az Építéstudományi és Tervező Intézetben felállított tervezőcsapat azonban még annak biztos tudatában fejezte be az általános rendezési tervet, hogy az „új építészet” abban kifejezésre jutó környezet- és életmódformáló lehetőségeinek éppen a kollektivistá eszmék és a tervgazdálkodás biztosítanak ideális kibontakozási lehetőséget. Az 1948 nyarán elkészült terv az FKT-nál kidolgozott elvekre épült.<sup>149</sup> Területfelhasználási és városszerkezeti tekintetben legfőbb újdonsága a korábbi változatokhoz képest az, hogy tartalmazza Nagy-Budapest 127 „lakóegységre” (szomszédsági egységre) történő felosztását.<sup>150</sup> Ezáltal próbálta „organikussá tenni az anorganikussá nőtt nagyvárost”, azaz olyan „életegység-

<sup>147</sup> PREISICH Gábor: *Budapest városépítésének története. 1945–1990. Tanulmányok*. Budapest, 1998. 33.

<sup>148</sup> *Fővárosi Közlöny*, 1948. május 22. Melléklet. 5. Az elfogadott Városfejlesztési Program szövege: BFL IV. 1403. a. A Törvényhatósági Bizottság közgyűlési jegyzőkönyve, 218/1948. (1948. április 21.)

<sup>149</sup> Nagy-Budapest Általános Rendezési Terve. Állami Építéstudományi és Tervező Intézet. Kézirat. Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár, Budapest Gyűjtemény. Bf 725/629.; a területfelhasználási koncepció térképét közli PREISICH Gábor: *Budapest városépítésének története*. I. m. 49.

<sup>150</sup> Uo. 24–39.

geket” teremteni, amelyek „a bennük élő lakosok tudatában összefüggő egységekként jelentkeznek”. Az egységek fő ismérvei a hagyományokon alapuló összetartozás (helytörténeti értelemben is összefüggő egység, ezt kifejező történelmi névvel), elhatároltság, áttekinthetőség és saját helyi központ. Tartalmazza a mindennapos életszükségletet kielégítő alapintézményeket, hogy „az iskolásgyerek, a bevásárló háziasszony, a kisebb ügyes-bajos teendőit intéző családapa mindennapos útjai lehetőleg ne vezessenek a szomszédsági egység határán túl”. Központja és széle között a távolság gyalogosan se igényeljen negyedóránál több időt, azaz átmérője legfeljebb 3 km lehet, és lehetőleg 10 000–15 000 (legfeljebb 50 000) ember éljen benne.<sup>151</sup>

A politikai fejlemények az általános rendezési tervet már elkészültekor „túlhaladottá” tették, akárcsak a városfejlesztési programot. Ezt a politika rövidesen a tervezők tudtára adta. A kefélenyomatban elkészült tervet kinyomtatni sem engedték, mindössze egy rövid összefoglalása jelent meg a tervezést végző kör folyóiratában, az *Új Építészetben* (amely ezt követően már csak néhány hónapot ért meg).<sup>152</sup> A várostervezés ezután a sztálini típusú diktatúra igényeinek megfelelően, a kiépülő utasításos tervezésszerűséghez illeszkedve vett új irányt.

\*

Az 1948. évi, hivatalosan semmilyen fórum által el nem fogadott általános rendezési terv egy közel két évtizedes gondolkodási folyamat terméke, amely folyamat az éles történelmi fordulatok, a politikai környezet és az ideológiai klíma radikális változásai közepette is folyamatosnak tekinthető. Legfontosabb célja az volt, hogy a 20. század elejétől kialakuló, a területfelhasználás átfogó megtervezésére épülő modern várostervezést és az ezzel részben párhuzamosan, részben hozzá kapcsolódóan és továbbfejlesztve kibontakozó építészeti és várostervezési funkcionálizmust Budapestre adaptálja és alkalmazza. Mivel a város tényleges fejlődésére sem az 1940. évi, sem az ezt továbbfejlesztő 1948. évi városfejlesztési program és az ezen alapuló általános rendezési terv nem gyakorolt számottevő befolyást, felvetődhet a kérdés, hogy ezek egyáltalán mennyi-

<sup>151</sup> GRANASZTÓI Pál: Szomszédsági egységek tervezése a fővárosban. *Tér és Forma*, XXI. 1948/2. 38–39.

<sup>152</sup> Nagy-Budapest Általános Rendezési Terve. *Új Építészet*, III. 1948/8. 279–295. Preisich Gábor szerint: „Mivel a tervet »a párttal való egyeztetés nélkül« publikálták, retorzióként a párt a minisztérium útján az intézetben megtiltotta a tervvel kapcsolatos további munkákat. A tervezés irányítása a Főváros kezébe került.” (PREISICH Gábor: Budapest városépítésének története. I. m. 33.)

ben tekinthetők reális, a megvalósítás gazdasági, társadalmi, politikai feltételeivel komolyan számoló elképzeléseknek. Az értékeléshez fontos figyelembe venni, hogy egyik munka sem politikai „megrendelésre” készült, hanem szakmai kezdeményezésre, és a mindenkori városvezetés kelletlenül, mint „szükséges rosszat” fogadta el.

Az FKT műhelyében folyó, 1945 utáni várostervezési munkálatokkal eddig – tudomásunk szerint – legalaposabban foglalkozó Vadas Ferenc úgy vélekedett (igaz, inkább egyes részletterveket, mint az átfogó koncepciót vizsgálva), hogy a „városrendezési tervek jó része nem reális, az adott anyagi, technikai stb. viszonyokat egyáltalán nem veszik tekintetbe. [...] Megítélésük sokban a megítélőtől függ: ha úgy tekinti őket, mint konkrét, aktuális feladatokat megoldani kívánó, de teljesen irreális terveket, a vélemény nyilván negatív lesz. Ha viszont egy rendkívül mostoha időszak kitermelte utópiákként kezeli, amikor foganatosításra úgyszem lévén remény, a problémáknak egy ideálisan tökéletes, eszményi megoldását keresték, a megítélés pozitív is lehet.”<sup>153</sup> Véleményünk szerint e nézőpontok egyike sem ad megfelelő kulcsot a tervek értelmezéséhez. A várostervezést a szakemberek ebben a periódusban mindenekelőtt preventív tevékenységnek tekintették: az általános rendezési terv és az ebbe illeszthető részlettervek gyors elkészítésével azt kívánták megakadályozni, hogy a helyreállítás és újjáépítés során olyan építkezések történjenek, amelyekkel később, egy nagyobb lehetőséget nyújtó időszakban már mint kedvezőtlen, de elháríthatatlan adottságokkal kelljen szembenézni. Erősen hittek az „új építészet” környezet- és közösségformáló erejében, attól a települések és ennek révén az egész társadalom működőképességének minőségi javulását remélték. Minden ezt szolgáló, bármily költséges várostervezői beavatkozást produktív befektetésnek tekintettek. Természetesen tisztában voltak a gazdasági megalapozás jelentőségével, de a konkrét gazdaságossági számításokat és ütemezéseket már a részletes tervezés keretébe tartozónak gondolták, és úgy vélekedtek, hogy a szükséges kompromisszumokat a szakmailag ideális megoldások kidolgozása után, ezekből kiindulva kell megkötni.

Terveik hosszú távú realitását 1945–1947-ben még abban látták, hogy egy nyitott és prosperáló Közép-Európa egyik központja lesz Budapest. A magántulajdon és a különböző közösségi tulajdonformák tartós együttélésén alapuló társadalmi rendszert feltételeztek, amelynek keretében a közsféra radikálisan kibővülő szabályozási és beavatkozási le-

<sup>153</sup> VADAS Ferenc: A Közmunkatanács és a budapesti Duna-partok újjáépítése. I. m. 191.

hetőségei biztosítják a közérdek érvényesülését. Ettől egyebek között azt remélték, hogy olyan városrendezési lehetőségek is megnyílnak, amelyeket éppen a telkek magántulajdona, illetve az ebből eredő horribilis kiszájtási és kártalanítási költségek tettek korábban utópikussá. Tény, hogy számos elgondolásuk kivitelezése jelentős értékekkel tette volna szegényebbé Budapestet (mint például a Belső-Erzsébetváros teljes „letarolása”), ami azonban nem jelenti azt, hogy ezek eleve megvalósíthatatlanok voltak. (A történeti városrészekhez való viszonyukat illetően pedig teljes mértékben a „kor gyermekei” voltak, a magát „modernként” meghatározó építészet általános szemléletéhez igazodtak.) A városmagot körülvevő háromsávós autópálya terve is számtalan problémát vet fel. A leglényegesebbnek azonban a tervezők magának az elvnek az elfogadtatását érezték, miszerint Budapest legfontosabb útproblémája egy elkerülő autópálya-gyűrű kialakítása. Az a tény, hogy ez a mai napig csak részlegesen valósult meg, aligha érv e meglátás irrealitása mellett. Kétségtelen, hogy a városrendezés gazdasági, politikai és kulturális környezetét illető feltételezéseiből szinte semmi nem valósult meg. A kifejezetten mértéktartásra törekvő 1940. évi városfejlesztési program azonban szintén nem állt sokkal közelebb az adott pillanat gazdasági-politikai realitásaihoz. Ilyen értelemben e tervek valóban „irrealisnak” bizonyultak. Ez azonban nem jelenti azt, hogy utópiákként, nem pedig a várospolitikai létező, de vereséget szenvedett alternatíváiként értelmezhetjük azokat.