

## BUDAPEST VÁROSÉPÍTÉSÉNEK FEJLŐDÉSE 1873-1973

Budapest, illetve a fővárost alkotó agglomeráció területén létesült települések az ezeréves magyar városépítés jelentős tényezői. Egy részük a Duna-medence városépítésének egész története során kiemelkedő szerepet játszott. Erre a lehetőséget elsődlegesen a terület földrajzi fekvése, kommunikációs helyzete, urbánus potenciája, történelmi folyamatosága és nem utolsósorban környezeti adottságai nyújtották.

A Budapest térségében fekvő települések fejlődésében az adottságoknak sokféle előnye érvényesült: fontos tényező a nyugati és déli-délkeleti közlekedés természetes útját képező Duna, amelynek széles vízmedre ugyanakkor elválasztóvédelmi szerepet is betölt, vízmennyisége és a folyóvíz energiája az ipar lokalizálására is mindenkor hatott. A települések kialakulásában jelentősége volt egykori bőséges halállományának is. A védelem és átkelés a két part településeinek egymásrautaltságát fokozta. Hozzájárult ehhez a két oldal eltérő földrajzi jellege: az egyhangubb, mocsaras-homokos pesti oldallal szemben a budai oldal törésvonalakkal tagolt hegyei, a völgyek és a hegységek peremei a közlekedési vonalakat néhány jelentősebb pont felé irányították, ahol átkelőhelyek és települések jöhettek létre. A pesti oldallal való kapcsolatok miatt e helyeken ikertelepülések sorozata alakulhatott ki. A Duna különböző szélességű völgye és a terasz-szintek fölé emelkedő dombok, hegyek, a különböző nagyságu és terjedelmű teraszok és azok építőanyaga: mindez a települések kialakítására rendkívül kedvező tényező volt. Fontos adottságot képeznek a feltörő hideg és melegvízes források, a különböző anyagu, nagyságu, lejtőjű felszínek eltérő növényvilága. A domb- és hegylejtők között kiemelkedő jelentőségűek voltak a déli és keleti tájolású oldalak, melyek a szőlő-gyümölcsstermelésre kitűnő lehetőséget nyújtottak. E sokféle adottság szórt, mozaikszzerű elhelyezkedése Budapest területének, szinte minden részének sajátos előnyöket adott. Ezeket gazdag tartalmu egységbe foglalta a kialakuló, növekvő városi szervezet.

Tágabb vonatkozásokban vizsgálva Budapest földrajzi helyzetét, még jelentősebb városfejlesztési adottságokat találunk: Budapest az országot alkotó három legjelentősebb földrajzi tájegység találkozási zónájában fekszik. A Pesti Síkság révén Budapestig felfnyulik a Nagyalföld, a budai oldalon pedig itt végződik a Dunántuli Középhegység vidéke, ill. kezdődik az Északi Középhegység tájegysége. E hegységeket átvágó törésvonalak, folyóvölgyek pedig a távolabbi tájegységekkel való kapcsolatokat is természeti adottságként biztosítják (Kisalföld, Dunántul, Felvidék stb.). E tájak eltérő irányba fejlődő termelési szerkezete a közös érintkezéspontnál: Budapestnél jut egymással legjobb kapcsolatba. Így a helyi adottságokon túl, az országot alkotó tájegységek egymásközi kapcsolata Budapestnek mint gazdasági központnak a fejlődési energiáit növeli. Központi fekvése, valamint védelmi jelentősége révén a politikai központ szerepkörének betöltésére is kiválóan alkalmas.

Budapest jelentőségét tovább fokozza, hogy tőle délre és keletre a Kijevig, Konsztantinápolyig terjedő térségben - földrajzi, politikai és gazdasági okokból - hosszú történeti periódusokban nem tudott hasonló méretű és sulyú város kialakulni. Ez a körülmény Budapestnek a mindenkori országhatárokon túl nyuló jelentőséget adott.

Igy fővárosunk területe Eurázsia legrégebben lakott helyeinek egyike, az emberi tartózkodás nyomai végigvezethetők a kőkorszak, rézkorszak, bronzkorszak és a vaskorszakon keresztül. Illirek, kelták kedvelt letelepedési helyei. A Római Birodalom e helyen építi fel katonai és polgári városát, Aquincumot, amely egy időben Pannónia Inferior fővárosa lesz. A nagy népvándorlási időszakban e térség rövidebb vagy hosszabb tartózkodási helye a hunoknak, germánoknak, avaroknak és szlávoknak.

A magyarság honfoglalásától kezdve történelmét szorosan összekapcsolja e terület sorsával. A tatárjárást, a török hódoltságot, a Habsburg elnyomást, a két világháborút, a fasiszta terror utalmát is túlélte agglomeráció városai évszázadokon át őrizték, fejlesztették a magyar kulturát, tudományt. Itt volt a magyar ipar és a magyar forradalmi munkás-

osztály bölcsője. Az ezeréves magyar városépítés egész története elválaszthatatlan e térség településeinek, elsősorban: Óbuda, Buda és Pest fejlődésétől.

Amikor ma a három város jogi egyesítésének aktusával kapcsolatosan tartunk megemlékezést, ki kell hangsúlyoznunk azt a cáfolhatatlan tény, hogy e városok igazi fővárossá válását, a világvárosi rang elérését csak ez az aktus tette lehetővé.

- - -

A városok egyesítésének útja a kiegyezés után vált zavartalanná. Nyilvánvalóvá vált, hogy tovább már nem halasztható: a városok közötti állandó közlekedést a Lánchíd biztosította, az országos intézmények mind nagyobb része Pestre települ, mely folyamatosan az ország legnagyobb ipari, kereskedelmi, pénzügyi központjává alakul. Így végre az 1872. évi XXXVI. t. c. kimondja, hogy a főváros Buda, Pest, Óbuda és a Margitsziget területéből alakul, majd 1873 novemberében összeül az egyesített főváros első törvényhatósági bizottsága, mely megválasztja a főváros első tisztikarát.

A főváros egyesítésének 1872-re eltolódott aktusát a városfejlesztés szempontjából egy nagyjelentőségű döntés előzte meg. A városrendezési tervek elkészítése és azok végrehajtása szükségessé tette hatékony szervezet és pénzügyi alap megteremtését. Andrássy Gyula miniszterelnök, Széchenyi, majd Kossuth híve, akinek a dualisztikus államszerkezet kialakításában is nagy szerepe volt, még 1869-ben életre hívta a "Buda-Pesti szépitési vegyes bizottságot". E bizottság feladata volt, többek között, a már nélkülözhetetlen kisajátítási törvény előkészítése és a szabályozás fő irányelveinek megállapítása. Ugyancsak Andrássy kezdeményezésére Pest és Buda városépítészeti elképzeléseinek kidolgozására is sor került. Ezek az okmányok több olyan elképzelést vetnek fel, melyek egy része a következő félszázadban városfejlesztési programmá válik s nagyrészt meg is valósulnak. (Többek között a Margithid és Szabadság-híd nyomvonalát, a királyi palota bővítésének, a Dunapart szabályozásának gondolatát is ezek rögzítik, illetve tartalmazzák.) Minden valószínűség szerint Andrássy számos városrendezéssel kapcsolatos nyilatkozata és cselekvése mögött Reitter Ferenc elgondolásai állnak, aki többek között felvetette és sürgette Pest-Buda-Óbuda "egységes és változhatatlanul betartandó szabályozási terv megállapítását" és ezt megelőzően a város területének "helyszíni és magassági részletes felvételét". Reitter elképzelései "azon módokról és eszközökről, amelyekkel Buda és Pest városait oda lehetne emelni, hogy a magyar állam fővárosi irányában emelhető igényeknek teljes mértékben megfeleljen", hosszú évtizedeken át nyomot hagytak fővárosunkkal kapcsolatos fejlesztési elképzelések kialakításán és azok végrehajtásában. Kőrutak, sugárutak, utak, hidak nyomvonalai a pesti oldalon Reitter elképzeléseit tükrözik.

Andrássy még az egyesítés előtt, 1870 márciusában, terjeszti be a képviselőházhoz a Közmunkatanács megalapításáról szólótörvényjavaslatot. Így emelkedik törvényerőre a Közmunkatanács alapokmánya, az 1870. évi X. t. c. "a Duna folyamának a főváros melletti szabályozásáról s a forgalom és közlekedés érdekében Buda-Pesten létesítendő egyéb közmunkák költségeinek fedezéséről és a közmunkák végrehajtási közegeiről." A törvény a Duna szabályozásának és az ipar és kereskedés fejlődésének előmozdításához szükséges szabad közlekedés biztosításának érdekében huszonnégy millió forintos sorsolási kölcsön kibocsátását határozza el. Ebből a kölcsönből kívánja fedezni a Lánchíd megváltásának, új hidak létesítésének, a Duna szabályozásának, új főutvonalak nyitásának, valamint az ezekhez szükséges felméréseknek, terveknek, kisajátításoknak költségeit. A kölcsönből eszközölt kisajátítások és szabályozások által nyerendő telkek eladási árából fővárosi pénzalap létesül és ezzel megteremtődik a városrendezés állandó anyagi bázisa. A beruházások végrehajtására és a fővárosi pénzalap kezelésére hivatott a törvény szerint a Fővárosi Közmunkák Tanácsa, amelynek tagjait Pest, Buda és a kormányzat nevezi ki.

A Közmunkatanács feladata, melynek szervezője és első elnöke Andrássy Gyula volt, az 1870. évi X. t. c. -ben szabályozott jogállása szerint:

- az egész városra, vagy egyes városrészekre kiterjedő nagyobb szabályozási munkák végrehajtása;
- az utak és utcák irányzatának és szintjének meghatározása;
- az utcák és közterek elnevezése s a házszámok szabályozása;
- az építési ügyet szabályozó javaslat kidolgozása.

Hatásköre egyrészt szabályalkotó, intézkedő és jóváhagyó. Emellett fellebbviteli joggal bír: másodfokú hatóság minden építési és építésrendészeti ügyben, és felügyeletet

gyakorol minden építési és építészrendészeti ügyben a főváros hatósága, valamint az egyes lakosok felett.

A Közmunkatanács azonnal felismerte, hogy a további munkálatokhoz elsősorban a város területének felmérésére van szükség. Ezek a munkák már 1867-ben megindultak ugyan, de most meggyorsulnak, és 1872-re a pesti rész, 1876-ra a budai rész térképei és szabályozási tervei is elkészülnek.

A szabályozási tervek elkészítését elősegíti az, hogy a Közmunkatanács 1871-ben Budapest általános beosztási és rendezési tervére nemzetközi tervpályázatot ír ki. Az első díjat Lechner Lajos, a másodikat Feszli Frigyes és társai, a harmadikat Klein és Fraser angol építészek nyerték. A díjazott (és nem díjazott tervek is) számos, értékes gondolatot vetnek fel. Erre egyébként ösztönzést adott a pályázat kiírása is. Eddig a pesti oldalon még csak egy körút volt (a mai Kiskörút), a természetes fejlődés során több sugárirányú ut alakult ki, de ilyen ut éppen a sűrűn beépített Terézvárosban hiányzik, ott, ahol a Városliget megközelítése azt leginkább megkívánta volna. Így természetes, hogy a pályázók javaslatai is elsősorban ilyen irányúak voltak, noha nemcsak Pesttel, hanem Budával is foglalkoztak. Elsősorban Lechner és Feszli tervei érdekesek, akik a körutak és sugárutak rendszerét javasolják továbbfejleszteni. Lechner gondos, de talán túlzottan részletekbe menő megoldásával szemben Feszli terve kétségtelenül merészebb volt, sok széles új utvonalat kívánt nyitni, széles parkövezeteket tervezett a pesti oldalon stb.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa részben az előzményekre támaszkodva, és részben a pályázatból nyert gondolatok és eszmék összefoglalásával maga dolgozza ki a város szabályozási tervét. Ez a terv a további városrendezési munkák alapját képezi. Több évtizeden keresztül kiegészült és módosult, közeledve a századfordulóhoz mind több kompromisszummal.

A Közmunkatanács - melynek műszaki osztályvezetője kezdetben Reitter Ferenc volt - elsősorban két feladat megoldásával foglalkozik: a Sugár ut (a mai Népköztársaság útja) és a Külső Körút (a mai Nagykörút) létesítésével. E nagyszabású gondolatok kivitelezésének gátja volt mindenekelőtt az anyagi lehetőségek korlátozott volta, mely Budapestnek a monarchiában alárendelt szerepéből fakad. Ez világosan látszik, ha összehasonlítjuk Bécs helyzetét Budapestével. Bécs városa 1857-ben a császártól ingyen kapta meg a lebontott erőd mellett elterülő 4 1/2 km hosszú sávot, melyen a Ring épületegyüttese és mellettük nagyszabású terek és parkok épülhettek ki. Ezzel szemben Pestnek az aránylag kisösszegű állami támogatással szemben többek között óriási összegeket kellett a kincstárnak fizetnie a megváltandó katonai laktanyákért, házak százait kellett kisajátítania, hogy már elhatárolt terveit, a Sugár ut és a Nagykörút kiépítését végrehajthassa.

Az egyenes, 2 320 m hosszú új sugárut mind koncepciójában, mind gyors megvalósításában elismerésre méltó. Három egymástól eltérő, különböző keresztmetszettel kialakított szakaszt különböztetünk meg, melyek egyenként igen jó arányúak. A kifelé egyre szélesebbé váló ut beépítése is egyre lazább, és egészében változatos, harmonikus egység. Hibája a Sugár utnak a Kiskörúttal való kapcsolat megoldatlansága, a rajta elhelyezett egyetlen nagy középület, az Opera esetleges elhelyezése és az Oktogon (a mai November 7. tér) kicsinyes és forgalmi szempontból kedvezőtlen megoldása. A legnagyobb hiba kétségtelenül a belvárossal való összekötöttség megoldatlansága, amely forgalmi és esztétikai szempontból egyaránt nehezen hozható helyre, továbbá a Dunával és Budával való kapcsolat teljes hiánya.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsának másik nagy feladatterve a külső Körút - Nagykörút - létesítése. Építésére a külső kerületek összekapcsolásán kívül egy nagy gyűjtőcsatorna létesítése adja meg az indítékot, és ezért az új körutat a városrész mélyebb pontjain kellett keresztülvezetni. A négy és fél km hosszú és 30 m széles utvonallényegében középületek és közterek nélkül épül (mindössze három tér van e hosszú utvonallényegében), ezért egyhangú, sőt egyes részeiben sivár. Aránylag nem nagy többletköltséget jelentő, forgalmi és architektonikus terek beiktatásával változatosabb és talán még a későbbi forgalmi igényeknek is megfelelő utca- és téristruktúrát lehetett volna kialakítani (ezek mintaképei Európa-szerte már megvoltak).

E hiányosságok ellenére a Sugárutat (épült 1871-1885 között) és a Nagykörutat (épült 1872-1906 között) jogosan a korabeli magyar városépítés koncepciózus és kiemelkedő alkotásai közé sorolhatjuk, melyeknek nagy, szinte várost formáló szerepük volt fővárosunk fejlődésében.

A fővárosnak a Nagykörút által bezárt területe - a Belváros és a Lipótváros kivételével - zömében az 1880-tól 1900-ig terjedő két évtized alatt épült be, ill. épült át és nyerte el mai alakját. A VI-VII-VIII-IX. kerület teljes belterületének kiépítése a Nagykörút léte-

sítésével szoros összefüggésben áll. A VI. kerület települt be leghamarabb, belterületének lakossága 1880-tól 1900-ig 54 416-ról 104 808-ra növekedett. A VII. kerület - az Erzsébetváros - belterületén 1880-ban 59 282 lakos él, 1900-ra a lakosok száma már 139 649. A VIII. kerület adatai hasonló képet mutatnak, a lakosságszám 1880-1900 között 63 486-ról 132 659 főre növekszik. A IX. kerület belterületének fejlődése valamivel lassabb ütemű volt.

A Sugár uttal és a Nagykörutal egyidőben kezdődött a Belső körut vagy Kiskörut szabályozása és kiépítése is. Ezt a Közmunkatanács az 1872. évben kezdte meg, befejezése egészen 1880-ig húzódott. A városfejlesztés azonban a Lipótvárost és a Belvárost is érinti. A katonai kormányzattól polgári célokra átvett Ujépület lebontásával a Lipótváros további szabályozása vált lehetővé. Egy tervpályázat - főleg Palóczy Antal terve - adja meg a vezető gondolatot, s ennek alapján 1892-ben alakul ki mai formájában a Szabadság tér és környéke.

A 90-es évek elején az új hidak építésének kérdése kerül előtérbe. A Boráros tér, a Fővám tér (a mai Dimitrov tér) és a Belvárosi templom környéke (a mai Fejlesztés tér) a szobajött áthidalási pontok. Ezek közül az Eskü téri hid, az Erzsébet hid elhelyezésének van mélyebb hatása a város szabályozására, és a régi belvárosi tércsoport - a Sebestyén, Rózsa, Városház és Hal tér - feladását vonja maga után.

A Közmunkák Tanácsának működése a századforduló előtt támadások középpontjává válik. A fővárossal való rivalizáláson tulmenően a kifogás egyik fő tárgya a 70-es évek elejének szabályozási terve, melynek gyökeres átdolgozását igényelte Palóczy Antal indítványára és memoranduma alapján a Magyar Mérnök és Építész Egylet is. Számos európai nagyváros példájára követelték egy új tervpályázat kiírását.

Palóczy a főváros fejlődésének általános kritikája után a város jövőbeni fejlődésére vonatkozólag leszögezi, hogy a külső terjeszkedés és a belső részek átépítése egyaránt szükséges. Szerinte a főváros egyik legnagyobb hiányossága az, hogy a város nem egy, hanem még mindig két város benyomását kelti, mert a két rész között a kapcsolat hiányos és a város súlypontja a Dunától távolabb eső területre tolódott, pedig a fővárosnak természetes fő tengelye a Duna vonala. Ennek beépítését, rendezését szorgalmazza, kikötőkkel, uttal stb. való ellátását javasolja. E megállapítások után Palóczy részletes javaslatot tesz a telek, tömbök méretére, alakjára, az utak szélességére stb. A memoranduma célja nyilván nem csupán a budapesti városrendezési terv programjának kialakítása, hanem egyben az időszerű városrendezési elvek összefoglalása is. Palóczy két évtizedes harca eredménytelen: egészen az első világháborúig testületek, bizottságok foglalkoztak a kérdéssel, sőt a pályázat kiírásának előkészítésére is sor került. A Közmunkatanács azonban elutasít minden olyan törekvést, mely egy új tervpályázat kiírásához vezetne.

A szabályozási terv elavulása, valamint a telek és házépítési spekuláció következményeképpen sokszorozódnak a városrendezési hibák: mindinkább városszerkezeti, morfológiai, városképi ellentmondások és feszültségek keletkeznek.

Az említett rivalizálás következménye, hogy az "Építészügyi szabályzat Budapest fő- és székváros területére" csak 1894-ben készült el. Addig az 1870-ben elkészült és többször módosított ún. "Utastítás" pótolta a hiányzó építészügyi szabályzatot. A szabályzat bizonyos előrehaladást jelentett, noha csak kismértékben tudta a spekulatív építkezést korlátozni.

A XIX. század második felében, tehát 50 év alatt a város lakossága erőteljesen gyarapszik, majdnem megötszöröződik. Pesten 1850-ben 106 379, Budán és Óbudán összesen 50 127, tehát Pesten-Budán összesen 156 506 lakos élt, viszont Budapesten 1900-ban 717 680 főt számolnak. A kiegyezés és a századforduló közt a lakásépítés a főváros népességnövekedésével, a nagyarányú bontások ellenére is lépést tudott tartani. 1869-ben 280 349 lakos összesen 52 583 lakásban helyezkedik el, tehát az egy lakásra eső lakosok száma 5,3 fő. 1900-ban 182 214 bérleményben 733 358 személy - lakásonként kerekén 4 fő - lakik. A lakásépítés növekedésével párhuzamosan javul a szobánkénti lakosúság is, 1869-ben 90 693 szobában átlagosan 3,2 személy, 1900-ban 279 316 szobában átlag 2,6 személy lakik. Az épületállomány minőségi változáson megy keresztül: 1869-ben Budapesten 9 351 lakóépületet tartottak nyilván, 1900-ban 16 254-et. Az egy épületre eső lakosok száma 1869 és 1900 között 29-1-ről 46,5-re emelkedik. Ez azt mutatja, hogy a századfordulói lakóépületek átlagos nagysága erősen emelkedett, főként bérházak épültek.

A lakásállomány változásának mértékét akkor érzékelhetjük igazán, ha az 1869. évi lakásszámot az 1900. évi állapottal összevetjük; a budapesti lakásállománynak több mint hetven százaléka az 1869-1900 közötti években keletkezett.

A lakásépítés jellegének változása is szembetűnő: 1869-ben az épületállománynak több mint háromnegyed része földszintes, az I-IV. emeletes házak száma mindössze 2 108, 1900-ra a helyzet alapvetően megváltozik, a földszintes házak száma csak 1 926-tal, az I-IV. emeleteseké 4 949-cel bővül és az egész épületmennyiségnek már csaknem felét teszi ki.

A lakásszám szaporulatnak nemcsak abszolút, de viszonylagos értéke is igen magas. Így az 1869 és 1880 közötti 11 év alatt bekövetkezett emelkedés: 24 897 lakás - a fővárosnak e két időpont közötti átlagos lakosságát figyelembe véve - 1 000 lakosonként évi 7,6, az 1880 és 1890 közötti 26 567 lakásszám szaporulat 6,1, az 1890-1900 közti 78 167-es lakásszám szaporulat 12,5 lakásnak felel meg.

Budapest lakásépítésének területi megoszlására elsősorban a nagyarányú szabályozási akciónak, adómentességi rendeleteknek, a közlekedési- és a közműhálózat fejlesztésének van befolyása. Ahogy már említettük, elsősorban a szabályozások által érintett pesti VI-VII-VIII-IX. kerület indul fejlődésnek és ez töretlenül tart a század végéig. Az V. kerület - a Lipótváros - fejlődése csak a század utolsó évtizedében gyorsul meg. A Lipót körút megnyitása, az Újépület lebontása, a malmok kitelepítése, az Országház építése adnak újabb és újabb impulzust a lakásépítésnek, így a fejlődés folyamatossá válik. A X. kerület lakosság száma a kiegyezéskor még egészen alacsony, mindössze 4 353 fő. A növekedés abszolút száma kisebb, mint a külső kerületeké, de viszonylagos értéke igen magas, a lakosság száma 1900-ban 19 718. A IV. kerület - a Belváros - lakosság száma csaknem változatlan marad, itt a lakásépítés minimális, az 1869. évi 24 952 népességszám 1880-ig mindössze 28 402-re növekszik, ettől kezdve a "cityképződés" miatt csökkenésnek indul és 1900-ban csak 23 168.

A lakásépítés területének eltolódását mutatja a pesti belterületi és külterületi lakosságszámváltozás aránya is. 1869 és 1880 között a külterületi építkezés még minimális, 1880 és 1890 között már emelkedésnek indul. Kőbányán kívül a VI. és VII. kerület külső részei is kezdenek beépülni, 1890 és a századforduló közt a VI. kerület külső részén rohamos letelepedés kezdődik, tíz év alatt a Városliget környékén és Zuglóban a népesség 10 000 fővel növekszik.

A budai oldal a pestinél lassabban indul fejlődésnek. Mig 1869-ben Buda lakosság száma 70 000, a pesti lakosságszámnak kereken egyharmada, a századforduló idején Budának 122 412, Pestnek 610 946 lakosa van; Buda lakosság száma a pestinek alig több mint egyötöde. A nagy városépítési akciók Budát elkerülték, a közművek és a közlekedés lassabban épült ki a pesti oldalánál.

A korszak nagyarányú városodása megkívánja a városi közművek kiépítését. A közművesítés azonban igen lassan fejlődik. A vízvezeték Budapesten csak 1876-ban kezd épülni. Budapesten a csatornahálózat tényleges kiépítése csak 1891-ben kezdődik meg. A villanyvilágítás szintén a századforduló idején terjedt el: Budapesten 1893-ban. A gázszolgáltatás megelőzi a többi közmű kiépítését: Budapesten 1870-ben kezdik el.

A főváros vasuti pályaudvarai a századfordulón épülnek meg. A közuti vasutak szintén a századforduló táján létesülnek: a kiegyezés idejétől az omnibuszt a lóvasut, majd a villamosvasut váltja fel. 1887 és 1898 között épül ki a főváros villamosvasuti hálózata, 1896-ra épül fel a sugárut alatt, Európában az elsők között, a földalatti vasut.

A XIX. század második felének építészete: a romantika és eklektika kora erősen rányomja bélyegét Budapestre. A 60-as években a horizontálisan terjeszkedő klasszicista Dunasor középső részén, a régi Vigadó helyén felépül az ország egyik legszebb romantikus épülete, az új Vigadó - Feszli Frigyes alkotása. Ezzel új lépték jelenik meg a pesti Dunapart látképében, rövidesen a 2-3 emeletes klasszicista épületek mellett a romantika, majd a korreaklektika 3-4 emeletes beépítése válik uralkodóvá. Ebben az időszakban, a 80-as években - amikor a Duna-parti négyemeletes szállodasor is épül - ismét harmonikus városkép alakul ki. Igen sajnálatos, hogy a Duna-partot beépítették, de el kell ismerni, hogy a Duna-parti épületsor ritmusa és magassága már olyan, amely a folyam túloldaláról is monumentális, nagyvárosias hatást kelt. Ebben az időben még keveset bontottak le az előző korok alkotásaiból, de már felépült az Opera - Ybl Miklós műve, a Bazilika (Ybl már tervezett kupolájával), a Tudományos Akadémia - Stühler Frigyes műve - és még számos monumentális épület. A pesti városképnek ezt az előnyös állapotát kialakító jelentős építészek közül, a nevezettekén túl külön említést érdemelnek: Weber Antal, Skálniczky Antal, Petschauer Gusztáv, Schmidt Henrik, Láng Adolf, Bukovich Gyula is. A továbbiakban a kései eklektika, majd a szecesszió az eredeti összhangot már jelentős disszonánsokkal zavarja meg. Az új

városszabályozásoknak áldozatul esik a barokk és a klasszicizmus emlékeinek jelentős része. A Duna két partján azonban továbbra is olyan új monumentális épületek létesülnek, amelyben a fővárosnak már világvárosi jelentősége és léptéke jut kifejezésre. Ilyen a Hauszmann Alajos által átépített királyi palota, Steindl Imre parlamentje, Ybl Miklós fővámháza. Ezek az épületek a folyam szélességéhez jól alkalmazkodnak, a tulpártól a legelőnyösebb látószögben érvényesülnek. Ilymódon olyan városkép alakul ki az előnyös táji keretben, mely méltán vált világhírvé. Ez nem utolsósorban a kor tehetséges, sokszínű építész generációjának a műve, melynek tagjai közül kiemeljük a már említetteken kívül Schückerdanz Albert, Schulek Frigyes, Lechner Ödön, Alpár Ignác nevét. E nagy egyéniségek mindegyike egy-egy iskolát jelentett. A kialakult új városképben fontos szerep jutott a köztéri szobroknak és emlékműveknek is. Alkotóik közül mindenekelőtt Engel József, Izsó Miklós, Huszár Adolf, Stróbl Alajos említendők.

- . -

A kapitalista fejlődés a XX. század elején Magyarországon a monopolkapitalizmus kialakulásához vezetett, az iparfejlődés meggyorsul, 1913-ra az 1898. évi 2 747-ről 5 060-ra emelkedik a gyári jellegű ipari üzemek száma. Az első világháborút megelőző években az ország egész ipari termelésének 75 %-át a nagyüzemek adják. E nagyüzemek jelentős része Budapestre koncentrálódott. 1910-ben az ország 3 749 gyáripari üzeméből 1 403 működött Budapesten. A gyorsabb iparosítás ellenére 1910-ben az ország lakosságának mindössze 17,4 %-a tartozik az ipari népesség kategóriájába.

Ennek ellenére a századforduló után a lakásépítkezések abszolút száma a fővárosban erősen csökken, amelynek következményeképpen 1910-re az egy lakásra eső lakosok száma ismét emelkedett és 4,35 lett. A lakások méreteinek arányszáma is romlott, több mint a fele egyszobás, az egy szobára eső lakók száma 2,7-re emelkedett. Nagy a lakás-hiány, a lakások 57 %-ában albérlők laknak.

Az építkezést e két évtizedben továbbra is bérházépítés jellemzi; a családiházépítés csak az I. világháború utáni időszakban kezd fejlődni. A magasházak arányszáma továbbra is növekszik. A századforduló után a belső területek lakosságának növekedése lassul, sőt a lakosságcsökkenése indul meg. Ezeken a területeken az építkezés is lelassul; a tulzufolt belső területeken a magas telekárak miatt a lakóházépítés a tőkés számára már nem volt rentábilis. Erősebben fejlődik ezzel szemben az V. kerület, a Lípótváros, az iparosodó X. kerület. Az utóbbi lakosszáma 1920-ig az 1869. évinek csaknem 14-szerese lett. A századforduló utáni években az építkezések mindinkább a város külső területei felé orientálódnak. E területeken a népesség száma jóval gyorsabban növekszik, mint a belső kerületekben.

A századforduló után Buda fejlődése is meggyorsul, 1910 és 1920 között üteme már jelentősen meg is haladja a pesti oldalát. A lakosság növekedése 1880-tól kezdve elsősorban az I. kerületben jelentkezik. Az 1900-at követő két évtizedben az I. kerület fejlődése Budapest valamennyi kerülete közül a legnagyobb, tízevenként kb. 25 000-25 000 fő. 1920-ban a lakosság szám itt 96 609. A népességszám gyors növekedése nyilvánvalóan az Erzsébet-híd és a Szabadság-híd megépülésével, ezzel kapcsolatban a Krisztinaváros, a Gellérthegy-i villanegyed és a Lágymányos meginduló kiépülésével függ össze. A külterületek benépesülése Budán is a századforduló után indul meg, de egészen az első világháború végéig nem éri el a belterületi lakosság szám növekedését. Nagyobbarányú családiházépítés a külterületeken csak ezután kezdődik, az első világháborúig zömében az akkori peremközségek területére korlátozódott.

A Monarchia katonai összeomlása - mint ismeretes - maga után vonta az állam-szervezet szétesését. A kialakuló új politikai keretek között az önállóságát visszanyert Magyarországnak új államformát kellett kialakítania. Ezt a feladatot a haladó politikai erők vállalták. A polgári demokratikus forradalom által létrehozott köztársaság rövid korszakát az 1919-es proletárforradalom győzelme, a Magyar Tanácsköztársaság megalakulása követi. A három hónapnál alig tovább fennálló, az ellenforradalmi erőkkel állandóan harcban álló Tanácsköztársaság városépítéséről nem számolhatunk be. Szándékait szociális, kulturális, közoktatási intézkedései tükrözik. A háború során egyre súlyosodó lakáskérdés megoldását célozta az egyik legelső intézkedés, a bérházak köztulajdonba vétele. Ezáltal 200 000 ember jut lakáshoz, egyuttal hozzákezdnek új lakótelepek építésének előkészítéséhez is, a gyermekdültetés megszervezéséhez stb. Ugyancsak felvetődik Budapest és a peremközségek

közigazgatási egyesítésének, Nagybudapest megalkotásának gondolata. Kidolgozásra kerül egy tanulmány "Budapest városépítési és építési programja" címen és nem hallgathatjuk el, hogy a Budapesti Műszaki Egyetemen a Városépítési Tanszék felállítása is erre az időre esik. A szociális irányú városfejlesztés teendőinek kimunkálásában kiemelkedik Vágó József, Molnár Béla, Kozma Lajos tevékenysége.

A Tanácsköztársaság elleni imperialista intervenció következtében a két világháború közötti negyedszázadra a Horthy-féle ellenforradalmi rendszer kerül hatalomra. A két világháború közötti korszak az ország lényegesen megváltozott nemzetközi politikai helyzetében a Monarchia idejének társadalmi strukturáját akarja fenntartani, ezért a súlyos társadalmi és gazdasági viszonyok megoldására képtelen. Fokozta a nehézségeket az 1930-as évek elején a világgazdasági válság. A rendszer fennmaradása és revizionista törekvéseinek sikere érdekében a fasiszta hatalmakkal szövetkezik, a gazdasági életet a háború előkészítése érdekében militarista érdekeinek megfelelően fejleszti. Mindez erős hatással van az ország urbanizálódására és benne Budapest fejlődésére. Az urbanizálódás menetét vizsgálva megállapíthatjuk, hogy 1941-re a 10 000-nél népesebb települések összlakosságának száma 4 337 552-re növekedik, és míg a községek népessége 100 év alatt (1840-1941) valamivel több mint másfélszeresére emelkedik (158 %), a városok népessége több mint ötszörösére szaporodik (540 %). A városok felé irányuló nagy belső vándorlás elsősorban a parasztság proletarizálódásának következménye. Legnagyobb a tömörülés Budapesten, lakossága száz év alatt több mint tizszeresére növekedett.

Ellentmondónak tűnik, hogy Budapest fejlődése az első világháború utáni helyzetben viszonylag töretlen. Az első világháború után Budapest lakossága az 1920. évi 928 996-ról 1941-re 1 164 963-ra emelkedett. (A mai budapesti határokon belüli lakosság 1 232 026-ról 1 712 791-re nőtt.) A változás legszembetűnőbb a peremkerületekben. Ez a növekedés messze túlhaladta Magyarország népességének gyarapodását és Budapest nélkül a magyar városok népességének fejlődését. A Budapestet körülvevő települések mindjobban Budapest munkáselővárosaivá alakulnak, ami főleg arra vezethető vissza, hogy a gazdasági válság után következő fellendülés a főváros iparát megnövelte, de nagy szerepet játszott benne az is, hogy a főváros infrastruktúrája minden vidéki városnál sokkal fejlettebb volt, és ez elsősorban az előző korszak örökségeként könyvelhető el.

A város fejlődése is lényegében a korábban kialakult koncepciók szerint ment végbe. Már tárgyaltuk, hogy milyen meddő volt Palóczy Antalnak és a Magyar Mérnök és Építész egyletnek egy új városrendezési pályázat kiírásáért folyó harca. 1932-ben Harrer Ferenc a Székesfővárosi Törvényhatósági Bizottságában veti fel a tervezés előfeltételéül szolgáló városfejlesztési program kidolgozását. Ugyancsak Harrer kezdeményezésére sor kerül a városrendezésről és az építésügyről szóló törvény megalkotására. Budapest városfejlesztési programja 1940-ben került publikálásra. A városfejlesztési programot azonban már nem követhette az egész városra kiterjedő általános rendezési terv készítése.

A városépítés a két világháború között elsősorban néhány belső kerület: Uj-Lipótváros, Lágymányos, Zuglói kiépítésében mutatkozott meg. Meg kell említenünk még néhány érdekese és eredményes akciót: Tabán elavult épületeinek lebontását, a Margitsziget rendezését (amelyen felépült a Nemzeti sportuszoda és a Palatinus strandfürdő, valamint a szabadtéri színpad). Az egyik legnagyobb városépítési akció, az Uj-Lipótváros felépítése a 20-as évek második felében indul és összesen 6 318 lakás épül meg. A lakások nagyobb része 14 m-es épületmélység mellett az ún. hallos lakás. A beépítés zsfoltozott, zöldterület alig van. A korszak többi városrendezési művelete többnyire az újabb beépítési területek parcellázására szorítkozik. Tovább folyik a múlt század végén már nagyarányú telekspekuláció. Hatását a rendkívül tömör, egészségtelen beépítés is mutatja. Nem sokat segített ezen az 1914. évi új építésügyi szabályzat, mely megengedte a telkek 85 %-ig való beépítését, a beépítés 70 m-ig terjedő mélységét, az utcaszélesség és épületmagasság közötti 1:2-nek megfelelő légtérarányt. Ez az előírás inkább a beépítés zsufoltoztságát, mint lazítását tette lehetővé. Bizonyos haladást jelentett az az intenció, hogy az építés a telkek körülépítése helyett csak az utcafront mentén való beépítésre korlátozódjon. Egyes területeken a meglévő beépítés "kiegészítése" továbbra is a klasszicizmus és a korai eklektika városépítészeti együttesének a megbontásával jár.

Budapesten ebben a korszakban további két új hidépítésre kerül sor: megépül a Bozai téri hid, de az Óbudai hidnak csak a pillérei készülnek el.

1936-ban a Közmunkatanács tervpályázatot ír ki Budapest városközpontjának kialakítására. A pályázat egyik célja volt az Andrásy ut és a Lánchíd forgalmi összekötésének

megoldása. Ezt a tervpályázatot 1940-ben a központi városház épületére kiírt pályázat követte. Ezekben az években több érdekes gondolat vetődött fel, pl. a Kiskörut rendezésére, a várostengely kialakítására (Ligeti Pál javaslata), az Árpád hid budai és pesti hidfőjének rendezésére, az óbudai Via Antiqua létesítésére (Olgyay testvérek javaslata) stb. Fölvetődött a gondolat a városházzal szemben az Erzsébetvároson át egy új ut nyitására (egyébként e gondolat már több évtizede érlelődött), de a telektulajdonosok nyomására évről-évre változtatták a tér méretét és az ut szélességét. Az építkezés csak 1937-ben kezdődött meg, felépül Wälder Gyula tervei alapján a Madách téren egy nagyszabású épület, hatalmas árkáddal, de az utvonali kialakítása a mai napig sem következett be.

Ami a lakáshelyzetet illeti, viszonylag nagyobb arányú lakásépítkezés bonyolódott le (a két világháború közötti időben Budapesten kerekén 96 000 lakást építettek), melynek eredményeképpen tovább formálódott az építkezés jellege, a város morfológiai szerkezete, a különböző társadalmi osztályok, rétegek elhelyezkedésével összhangban.

A munkások, közzszolgálati altisztek az említett, erőteljesen fejlesztett területen kívüli "kültelkeken" laktak. A nagyobb munkástömegek inkább az északi és keleti peremeken (a gyáripari övezet itteni erőteljesebb kialakulásának megfelelően), az altisztek viszont inkább a nyugati és déli kültelkeken települtek nagyobb számban. Az iparosok és kereskedők elsősorban a városmag pesti oldalán, és ehhez kapcsolódóan Zuglóban tömörültek. A pesti oldalon ugyanezen a területen tömörültek a magántisztviselők és a szabadfoglalkozásuak, azzal a különbséggel, hogy lakásaik áthúzódtak a budai oldalra is. Míg azonban a szabadfoglalkozásu budaiak főleg a Vár, a Pasarét környékére koncentráltak, a magántisztviselők lakásai jóval nagyobb területen oszlottak el: a Pasaréten kívül észak felé Ujlakon és Óbudán, dél felé az Alkotás utca, Böszörményi ut, Németszőlgyi ut környékén, kisebb mértékben Kelenföldön laktak. A köztisztviselők a pesti oldalon a Tisztviselőtelepen koncentráltak legnagyobb mértékben, a budai oldalon pedig a Pasarét, Szabadsághegy, Vár, Böszörményi ut és Kelenföld területén.

A két világháború közötti építészet rendkívül sokirányú, de bérházépítésektől eltekintve aránylag kevés nyomot hagyott a főváros arculatában. Találkozunk a magyaros stílus-törekvésekkel is, és neoelektikus épületekkel: Árkay Aladár, Molnár Béla, Pogány Móric, Hajós Alfréd és mások alkotásaira kell felhívunk a figyelmet. Ebben az időben bontakozott ki a modern magyar építészet is. A különböző irányzatok közül megemlítem Rimanóczy Gyula, Lauber László és Nyiri István, Csánk Elemér, Bierbauer Virgil és Králik László, Kozma Lajos, Wanner János és Molnár Farkas, Hajós Alfréd, Kocsis Iván, Janáky István, Szendrői Jenő alkotásait.

A századforduló utáni négy évtizedben a városfejlődés megtorpan, koncepciózus elgondolás hiányában a város építészeti és morfológiai egysége mind nagyobb veszélybe kerül. Az 1940-ben kiadott program már nem tudja befolyásolni a korszak városépítését.

- - -

A második világháború befejezése változást hoz az ország politikai, gazdasági és szociális helyzetében. A felszabadulással kezdetét veszi az ország demokratikus átalakulása. Majd 1948-ban fordulat következett be: az ország a szocialista fejlődés útjára lép.

A második világháború a magyar városoknak nagy kárt okozott. A legtöbbet Budapest szenvedte. A pusztulásra jellemző: teljesen elpusztult, vagy súlyosan megsérült az épületállomány 26 %-a, az ipari üzemek 94 %-a, jelentős a kár a középületekben (elpusztult a kórházi ágyaknak majdnem 30 %-a, hivatali épületek 24,7 %-a), szinte teljesen elpusztult a főváros közlekedése, az összes Duna-híd felrobbantották stb.

A felszabadulás utáni évek első feladata az országban és Budapesten egyaránt a háborús károk helyreállítása volt. Budapesten ideiglenes hidak építésével kezdődött a város két része közötti kapcsolat helyreállítása. A hidak végleges újjáépítése több évet vett igénybe. Aránylag rövid idő alatt sikerült a lakóházakat lakhatóvá tenni, sőt hamarosan új lakóházak, egészségügyi, oktatási intézmények építésére is sor kerül. Az építkezés a munkások lakta területekre összpontosul, ezzel gyakorlatilag megkezdődik az egyik kapitalista örökség, a sivár, avult peremkerületek elmaradottságának felszámolása e területek nagyobb arányú fejlesztése révén.

Az első építkezési területeken, mint a csepeli Béke tér, a kispesti Malinovszky utca, az újpesti Pap tér, a beépítés laza, kötetlen megfogalmazása kétségtelenül a korabeli nyugati városépítési törekvések hatását tükrözi. Az 50-es évek elején az említett gyakorlat



kritikája következtében újabb irányzatok jelentkeznek a magyar várostervezésben. Az építészet egyrészt a hazai hagyományokhoz nyúlt vissza, másrészt a negyvenes évek szovjet városépítési gyakorlat hatását mutatja. Ezek az archaizáló, formalista irányzatok a magyar városépítésben nem voltak hosszú életűek, de nyomaik megtalálhatók a budapesti várostervezésben is.

Az ötvenes évek második felétől kibontakozó új, mennyiségileg és megoldási módjukat tekintve egyaránt nagyjelentőségű várostervezési és városépítési tevékenység ismeretét azzal az aktuállal kell kezdenünk, melynek eredményeképpen 1949-ben Budapest peremvárosaival és községeivel (Ujpest, Rákospalota, Pestujhely, Rákosszentmihály, Saslalom, Mátyásföld, Cinkota, Rákosliget, Rákoscaba, Rákoskeresztúr, Rákoshegy, Pestszentlőrinc, Pestszentimre, Kispest, Pesterzsébet, Soroksár, Csepel, Budafok, Nagytétény, Budatétény, Albertfalva, Pesthidegkut, Csillaghegy, Békásmegyér) egyesült. Ez a területi kiegészítés általában indokolt volt, hiszen a peremvárosok többsége már régen a főváros szerves részévé vált, és az egyesítés kérdésével évtizedek óta foglalkoztak. Egyes területek kellően nem indokolt becsatolása következtében azonban kedvezőtlenül és szertelenül nőtt meg a város területe és lakossága. Különösen néhány kimondottan falusi jellegű település bekapcsolása a fővároshoz csatolt többi, fejlettebb terület jövője szempontjából is hátrányos volt. Ettől eltekintve az 1949-es egyesítés lényegében korszerű szerkezetű települési konglomeráció körvonalait jelölte ki, mert a szerkezet meglévő tagoltsága igen kedvező volt.

Az 1949. évi népszámláláskor a peremvárosaival és községeivel egyesített Budapest lakosszáma 1 590 269, területe 525 km<sup>2</sup> volt. A lakosság már az egyesítést követő első évtized végére, 1960-ban 1 800 000 főlé emelkedett. A lakosság növekedése ez időszakra évi 1,2 % volt, szemben az országos évi 0,8 %-kal. A népességszaporulat zöme az ország egyéb vidékeiről bevándorlókból adódik. Évről évre növekszik a budapesti munkahelyekre naponta bejárók száma. A beígázásban 1960-ban már 140 000-en vettek részt. E tíz év alatt a peremvárosaival és községeivel egyesített Budapest fejlődésére mindenképp az ipar további koncentrációja jellemző. A Budapestre koncentrált ipar fejlődésének korlátozására nem volt lehetőség, mert ez egyenlő lett volna az ország ipari fejlődésének megakadályozásával. Az ipar egyoldalú fejlesztése viszont a város lakáshelyzetére, közlekedésére és közellátására igen kedvezőtlen hatást gyakorolt. A későbbi években az ipar erőteljesebb decentralizációjával párhuzamosan bizonyos korlátozások történnek a városon belüli iparfejlesztéssel kapcsolatban.

A felszabadulás utáni időszakban az első általános városrendezési tervet 1948-ban az Építéstudományi és Tervező Intézet dolgozza ki, majd 1952-54-ben a Fővárosi Tanács VB városrendezési és építési osztálya készít újabb tervet. Ezek a tervek nem kerültek jóváhagyásra. A Budapesti Pártbizottság és a Fővárosi Tanács 1960-ban meghatározza Budapest és a környék új általános rendezési tervének irányelveit, amelyek alapján még 1960-ban a terv elkészült és azt a kormány jóváhagyta. Budapest és környékének rendkívül szoros összefüggései azt kívánták, hogy a Budapest határától általában 15 km-nyire terjedő, kb. 300 000 lakosú, 1 650 négyzetkilométer kiterjedésű környék rendezési terve a főváros rendezési tervével legyen egységbe foglalva.

E terv koncepciója lényegében két célkitűzésen alapul: egyrészt olyan ipartelepítési politika kialakítása, amely az elmúlt évtizedek gyors népesség növekedését Budapest területén fékezné, másrészt olyan korszerű városszerkezet és berendezés kialakítása, mely a főváros területének megfelelő tagolását, a szolgáltatások többlépcsős rendszerének kiépítését, a túl tömör beépítés sűrűségének lazítását, növényzettel fedett nagyobb területek bővítését, a jó közlekedési és közműellátási viszonyok megteremtését eredményezné.

Ezeknek a terveknek a keretében kezdődött meg a lakónegyedszerű lakásépítés, főleg a város munkáslakta területein, a nagyobb ipari területek közelében: Óbudán, Angyalföldön, Zuglóban, az Üllői úton, Csepelen, Ujpesten, Kispesten, Lágymányoson. Ezek a kisebb-nagyobb lakótelepek többnyire kielégítik a korszerű várostervezés követelményét: a zöldterületi ellátást, a köztisztvisélyellátást, a közműellátást, a közlekedést stb. Megjelenésük azonban a korszak elveinek kialakulatlanságát, illetve változatosságát tükrözi, hol zártan, nagy belső tömböket körülépítve, hol lazán, szabadonállóan elhelyezve alakultak ki.

1960-1970 között a főváros növekedésének üteme évi 0,8 % volt. Emellett a természetes szaporulat negatív volt, a bevándorlás évi 14 000 fő növekedést eredményezett. Budapest környékén, a várost körülvevő 44 községben a lakosság ugyanebben az időben évi 7-8 000 fővel nőtt és ez 0,0-3 % növekedést eredményezett. A főváros igazgatási határán

belüli lakosság szám 1970-ben 1 940 000, a napi ingázók és egyéb beutazók száma 200-250 ezer főt tesz ki.

Noha az ipari foglalkozásúak arányszáma 1949 és 1970 között az országoshoz képest jelentősen: 45,8 %-ról 34 %-ra csökkent, abszolút számok azonban megkétszereződött. Ez a vidék kétségkívül növekvő iparosodása mellett a budapesti ipari koncentráció erős fejlődését mutatja, melynek következménye a város lakáshelyzetére, közlekedésére, közműellátására, kereskedelmére stb. továbbra is súlyosan hatott. Noha 1960 és 1970 között 118 000 lakás épült (13 000 lakást bontottak le), a lakáshiány jelentős, az elégtelen bontások száma miatt a lakásállomány avulása fokozódik. A tömegközlekedés fejlődésében az autóbusz és trolibusz hálózat növekedése és a gyorsvasut első vonalának kiépítése számottevő erőfeszítés, de ez sem jelentett a megnövekedett igényekhez képest jelentős előrehaladást. A hirtelen megnőtt járműközlekedésnek mindinkább akadálya az utak átteresztőképességének elégtelensége. Nagy fejlődés jelentkezett a víztermelés és a vízműhálózat építése terén. 1960-ban a vízcsőhálózat hossza 2 869,1 km volt, az értékesített víz mennyisége 174,1 millió m<sup>3</sup>. A hálózat 1971-re 3 481,4 km-re, a vízmennyiség 254 millió m<sup>3</sup>-re növekedett. A csatornahálózat elégtelensége és előregedése (1/4 része 75 év előtti) komoly problémát jelent. Rohamosan fejlődött a főváros gázellátása, elsősorban a földgázellátás révén. Jelenleg már a gázzal ellátott lakások száma 344 000. Korszerű fűtésben (távfűtésben, központi fűtésben stb.) mintegy 250 000 lakás részesül.

Az 1960. évi általános városrendezési terv tíz éven keresztül szabályozta és irányította a főváros fejlődését. Alapkonceptiójában most sem tekinthető elavultnak, noha 1970-ben felülvizsgálatra került. A felülvizsgált tervben az előző terv alapkonceptiója nem változott, a környék határa és a város területfelhasználásának bizonyos korrekciója következett be. Az újabb terv távlatára a 2 250 000 lakosú Budapest, illetve 2 750 000 lakosú budapesti agglomeráció, amely az előrebecsések szerint az ezredforduló távlatának felel meg.

Ami a város arculatát illeti, a felszabadulás óta eltelt 28 év alatt sikerült a II. világháború nagy pusztítását többnyire helyreállítani. A híres dunai panoráma a Szent István parktól a Boráros térig szinte változatlan maradt, újabb színtöltte az új Erzsébet-híd, ami pedig a budavári palota és pesti szállodasor újjáértékelését illeti - lassan hozzászokunk. Számos foghíjbeépítés, árkádsor, egységes portálok, korszerű nagyvárosi világítás gazdagította a régi budapesti városképet. A legnagyobb változás a külső kerületekben ment végbe: lakásépítés nagyobb egységekben zömmel Rákospalotán, Kőbányán, Pesterzsébeten, Csepelen, Budafokon, Kelenföldön, Lágymányoson, Óbudán történt. A törekvés maga kétségkívül helyes: felbontani a belső városmagot körülvevő burkokat. Építészeti megfogalmazásuk azonban veszélyezteti a város morfológiai egységét. Ezen újabb városrészek arculata impozáns, nagytömegű megjelenésük ellenére sem mindig kedvező, hiányzik az egyéni, az adott helyhez illő megoldás. Ez talán legbántóbb Óbudán, ahol a rekonstrukciónak nem sikerült a városrész kontinuitását biztosítani, noha kétségkívül korszerű épületek épülnek, de azok tömegmegjelenése idegen a tájban. Most egy újabb fejlődés küszöbén szükségesnek tartjuk hangsúlyozni, hogy az egyensúly visszaállítása még megoldásra váró feladat.

- - -

Budapest jövőjének kutatása, zavartalan fejlődésének biztosítása komplex erőfeszítéseket igényel: egyrészt feltáró, vizsgálati műveleteket, másrészt kutatói feladatok kijelölését és végrehajtását, és végül azokat a szabályozó-szervező jellegű intézkedéseket, melyek nélkülözhetetlenek a helyes fejlődés számára.

Ugyanakkor éppen előadásunk témája bizonyítja, hogy a jövő fejlődés tervezéséhez rendkívül fontos a városfejlődés múltjának ismerete. A városépítés története szükségszerűen periódusokra tagolódik. Ezek azonban nem különülnek el élesen egymástól és csak egy nagyobb történeti egység részeként érthetőek. A főváros jövő fejlődésének kidolgozása során nem feledkezhetünk meg arról, hogy Budapestet évszázadok munkája alakította ki, és az előttünk álló jövő is egy új - bizonyosan fontos - szakasza lesz Budapest történetének.

A téma és az időszak rendkívül gazdag irodalmának bármely szűkítésével a pusztá felsorolás is lehetetlen. Ezért csak azon néhány mű felsorolására korlátozódtunk, amelyek rendszeresen kísérték figyelemmel Budapest egy-egy időszakának városfejlődését, ill. amelyek szerzői tevékenységükkel befolyást gyakoroltak rá.

A magyar városhálózat kialakulásához és fejlődéséhez áttekintést ad PERÉNYI Imre: "A városépítés története" (Budapest, 1961) című műve, amely a magyar városépítés multját az egyetemes városépítés történetében tárgyalja. Továbbá RADOS Jenő: "Magyar építészettörténet" (Budapest, 1971) című műve napjainkig foglalkozik a főváros építészeti alkotásaival. Az egyes korszakokat magában foglaló tanulmányok közül kiemeljük: MAJOR Jenő: "A magyar városhálózatról" (Településtudományi Közlemények, Budapest, 1964) és "A magyar városok és városhálózat kialakulásának kezdetei" (Településtudományi Közlemények, 18.sz. Budapest, 1966).

A budapesti agglomeráció létrejöttét, városépítéstörténetét bemutatja és elemzi PREISICH Gábor: "Budapest városépítésének története" c. nagyszabású, háromkötetes műve. Az első kötet "Buda visszavételétől a kiegyezésig" (Budapest, 1960), második kötet "Budapest városépítésének története a kiegyezéstől a Tanácsköztársaságig" (Budapest, 1964) és a harmadik kötet "A Tanácsköztársaságtól napjainkig" (Budapest, 1969). Munkánk szempontjából jelentős művek még: EDVI ILLÉS Aladár: "Budapest műszaki utmutatója", Budapest, 1896; THIRRING Gusztáv: "Budapest félévszázados fejlődése", Budapest, 1925; VÁMOS Ferenc: "Budapest városképeinek kialakulása József nádor korától napjainkig", Budapest, 1926; ILLYEFALVY Lajos: "A székesfőváros multja és jelene" Budapest, 1934; Dr. HARRER Ferenc: "A Fővárosi Közmunkák Tanácsa", Budapest, 1941; KISS György: "A budapesti várospolitikai 1873-1944", Budapest, 1954; BORSOS-SÓDOR-ZÁDOR: "Budapest építészettörténete, városképei és műemlékei" (Budapest, 1959). "Magyarország műemléki topográfiája" sorozatban jelent meg POGÁNY Frigyes szerkesztésében: "Budapest műemlékei" I. és II. kötet, Budapest, 1955 és 1962.

A két világháború között Budapest fejlődéséről, városrendezési kérdéseiről számos tanulmány jelent meg: BORBIRÓ Virgil, GRANASZTÓI Pál, HARRER Ferenc, KAFFKA Péter, LÁZÁR Jenő, RADOS Jenő, THIRRING Gusztáv és mások tollából, különböző építészeti folyóiratokban (Magyar Építőművészet, Tér és Forma stb.). Itt említjük meg a "Tanulmányok Budapest multjából" és a "Budapest régiségei" c. évkönyveket, melyek évtizedek óta közlik a főváros történetével, régészeti és művészeti emlékeivel foglalkozó tanulmányokat. Külön kiemeljük HARRER Ferenc munkájából: "Elnöki előterjesztés Budapest városfejlesztési programjához" (Városi Szemle, 1933) és "Budapest városfejlesztési programja" (Városi Szemle, 1940), valamint BORBIRÓ Virgil: "Budapest városépítészeti problémái" (Tér és Forma, 1933).

A felszabadulás után Budapest városrendezési terveiről nagy számban közreadott tanulmányok közül megemlítjük: GRANASZTÓI Pál: "Nagy-Budapest városrendezése" (Városi Szemle, 1948. 1-2. sz.); GRANASZTÓI Pál - POLONYI Károly: "Budapest holnap" (Budapest, 1959); PERÉNYI Imre: "Budapest és környékének általános városrendezési terve a nagyvárosok fejlesztési problémáinak tükrében" (Településtudományi Közlemények, 13.sz. Budapest, 1961); PREISICH-FODOR-GYÖRFFY-SZABÓ: "A budapesti Belváros rendezési terve" (Városépítés, 1966, 3.sz.); PREISICH Gábor szerkesztésében: "Budapest jövője" (Budapest, 1973.) c. munkákat. Ezen túlmenően számos mű jelent meg: BERCZIK András, BORBIRÓ Virgil, BORSOS Béla, BRENNER János, GERŐ László, GENTHON István, GRANASZTÓI Pál, HARRER Ferenc, HEIM Ernő, KOVÁCSHÁZY Frigyes, POGÁNY Frigyes, PRINCZ Gyula és mások tollából. Budapest fejlődéséről gazdag statisztikai anyag található a "Budapest statisztikai évkönyve" c. kiadványsorozat kötetében.

GRANASZTÓI Pál:

Perényi Imre előadása, az adott keretek között szükségessé váló sűrítésben áttekintette e hatalmas, külön monográfiát igénylő időszak minden lényeges városépítési tényezőjét, mozzanatát. Hozzászólásomban két, általa is több ízben érintett témával kívánok foglalkozni. Mondandóm főként előadásának befejező részéhez kapcsolódik.

Az egyik téma Budapestnek az az összképe, mely az előadás által összefüggéseiben kitűnően ismertetett városépítési folyamatok során alakult ki. Erről az összképről sok és sokáig vitatott vonásai ellenére mindinkább bebizonyosodott, hogy a legszebb nagyvárosi összképek egyike. Mibenléte, összetevői, értéktényezői több könyvben, tanulmányban elemzésre kerültek. Az összkép a dunai panoráma egésze és mindaz, ami még hozzákapcsolódóan többé-kevésbé egybelátható, - mint például a budai hegyvidék, a Dunához közeleső pesti belső városrészek, sőt magasabbról tekintve a kívülbb hatalmas méretekben épülő ujjak is. S ha mindez egyetlen szemszögből ritkán érvényesül is, mégis összképpé válik a tudatban, e helyek, városrészek megismerésével és átélésével.

Ugyanezért itt mégis meg kell említeni az egyik legfőbb értéktényezőt, ami ezt az egybelátást megkönnyíti: Budapest, mint a Dunával kettészelt, hegyvidék és síkság közötti nagyváros, nagyszabású, de ugyanakkor egybelátható. Egyrészt a kiterjedt és összefüggő dunai látkép, a magaslati kilátóhelyek révén, másrészt hidjainak, főútvonalainak organikus kialakult rendszere folytán is. Kevés nagyváros dicsekedhet az egybeláthatóságának ilyen fokával.

Ez egyik fő oka, hogy Budapest a turisztikának mind kedveltebb célpontja lett, amit az ide látogatók növekvő száma tanusít. De talán még fontosabb azáltal, hogy hozzájárul a helybeli lakosságunk mindinkább tapasztalható ragaszkodásához, kötődéséhez városa iránt. Az ilyen tárgyú könyvek kelendősége, a tervek, kiállítások, a városfejlődés és a városkép problémái iránti érdeklődés megnövekedése egyaránt bizonyítja ezt. Alapjában véve arról van szó, hogy a város lakói tul azon, hogy korszerűen, háborítatlanul lakni, közlekedni akarnak, megfelelő szolgáltatásokban részesülni - és persze dolgozni is korszerű körülmények között - jól is akarják itt érezni magukat, felismerni és kihasználni a város adta értékeit. S ezeknek az értékeknek a sorában kétségtelenül egyik legjelentősebb a látvány, a város képe, részleteiben is és még inkább összképében.

Mint említettem, inkább a jövő felé fordulva kívánnék szólni, mert ebben a témában, emígy közeledve hozzá, sok a felelősségünk és a feladatunk. Az értékek tulnyomóan feltártak, de feladataink vannak a megőrzésük és méltó fejlesztésük, kiegészítésük módjaiban. Csak példaként: a dunaparti szakaszok mikénti át- vagy felépítésében, a budai hegyvidék értékei, képe, növényzete megőrzésében, a külső ujjak városrészek változatosabb, lazítottabb, kulturált kialakításában, az elavult belső városrészek olyan megújításában, amely jellegüket, értékeiket megővja. Korunk urbanisztikájának általános és ugyanakkor jellegzetesen budapesti feladatai ezek és persze még sok más.

A száz év megszívlelendő tapasztalatokkal szolgál e feladatokhoz. Elsősorban azazal, hogy Budapest fejlesztői, építői gyakran tudtak nagyvonaluak, előrelátóak lenni, aminek eredményeit itt láthatjuk. Képesek voltak a városban nemcsak magát a várost, hanem a fővárost is látni, azt fővárosként emelni, gazdagítani, ami kétségtelenül többletáldozatokkal járt és jár. A táj adta kereteket kihasználni, kitölteni, sőt mi több, éppen a tájat magát emelni, az összképet a természeti és az emberi művek páratlan együttesévé tenni. S ha ennek voltak is kimutatható tervi alapjai, - jelentős, sőt alapvető tervszerű kezdeményezések -, az egész, az összkép mégis nőtt, mondhatni organikus jellegű lett, hiszen mindent ekként részletesen előre megtervezni nem is lehetett. Az élet, a fejlődés száz év alatt sokszor beleszólt, nem kevszser feszítően, sőt rombolóan. S ilyen esetekben, a város egészére kiható, a város egész képét alakító létesítmények helyének, méretének, megoldása módjának eldöntése gyakran kívánt, és fog kívánni a jövőben is egyedi döntést, egyben nagy felelősséget, körültekintést követel: a szakszerűség szempontjainak és a lakosság igényeinek ismeretét, egyeztetését. A város képe, ugy ahogyan ma látjuk, közösségi alkotás; nem egyetlen tervből, nem néhány alkotó eszméből fakadt, hanem tükörözi mind vezetőinek, építőinek, mind egész lakosságának szerepét, igényeit, képességeit.