

244



Szabadság-szobor a Gellérthegyen
Монумент Свободы на горе Геллерт
La statue de la Liberté sur le mont „Gellért”

Budapest városrendezési problémái

PREISICH GÁBOR
az Építészeti Tanács tagja

A szocialista városrendezés sokrétű, komplex feladat. Kiterjed a város fejlődésének művészeti-kompozicionális, valamint gazdasági vonatkozásaira egyaránt. A sokrétű feladatköröket összefoglalja, ezek ellentmondásait a szakadatlan fejlődés szem előtt tartásával kiegyenlíti. Csak így biztosíthatja a városépítő a lakosság egyre növekvő anyagi és kulturális szükségleteinek maximális kielégítését, a szocializmus gazdasági alaptörvényének érvényesülését.

Az előbbiekből érthető, mennyire hibás úton járnak azok a „szakemberek”, akik nem látják a szocialista városrendezésnek a kapitalista városrendezéstől alapvetően eltérő voltát és ezért a „városrendezésről általában” beszélnek. Ugyanúgy helytelen szemlélet az, amely a szocialista városrendezés jelentőségét csupán a kérdéseknek egy fogalomkörre szűkített csoportjának megoldásában látja, elsősorban a gazdasági jellegű kérdésekkel foglalkozik, mint ahogy helytelen az a — bizonyos divatszzerű-



Részlet a csepeli „Királyerdőből”, a 30-as évek egyik hírhedt „parcellázásából”

Деталь из „Киральэрде“ в Чепеле, одно из пресловутых „планировок“ 1930-х годов

Une partie de „Királyerdő” à Csepel montrant le lotissement malfamé de l'année 1930.



Megkezdődött a Dunapart parkosítása

Началось паркирование набережных реки Дуная

L'établissement des parcs sur les quais du Danube a commencé



Új parkok keletkeznek a peremvárosokban

Новые парки возникают на окраинах города

Des nouveaux parcs surgissent dans les banlieux

séggel bíró — szemlélet is, amely a szocialista városrendezésben döntőnek csupán az eszmei, építészeti problémákat ismeri el.

Érthető, hogy míg a szocialista városaink fejlődésének alapja a szocializmus gazdasági alaptörvénye, amelynek érvényesülését a szocialista városrendezési tevékenység elősegíti, addig nagyvárosaink fejlődésének utolsó évtizedeire és így Budapest fejlődésére is a modern kapitalizmus alaptörvénye nyomja rá a bélyegét. A tőkés profit maximális kihasználásának követeléséből, a város lakossága érdekeinek semmibevevése mellett származik az az anarchikus fejlődés, amely Budapestnek, a világ tán egyik legszebb városának városkép és városszépség szempontjából ha nem is teljes tönkretételére, de a jöváthehetetlen hibák sorozatára vezetett. E hibák közismertek. Ilyenek mindenekelőtt Budapest egészségtelen felduzzadása a belső városrészek túlzósfolásával, rendezetlen, spekulációs külvárosi települések keletkezésével, a város építészeti legjelentősebb pontjainak, így pl. a Dunapartoknak, a Belvárosnak, a Várnegyednek oda nem illő épületekkel való elcsúfításával. Ilyen a Budapestre más kapitalista nagyvárosokhoz hasonlóan jellemzően a gazdagok lakta villanegyedek és a külvárosi nyomortelepek ellentéte, a városi közlekedés csóddal fenyegető megoldatlansága, a zöld területek ki nem elégítő mennyisége és egyenetlen eloszlása. Emellett Budapestre különösen jellemző a város roppant nagy területre való gazdaságtalan szétterjedése, amely a rendezett beépítést, a kellő közművesítést az egész városra kiterjedően úgyszólván lehetetlenné tette és amely egyik oka annak, hogy Budapestet egyedülálló természeti adottságai ellenére, néhány belső városrésztől, főútvonaltól és kertes városnegyedektől eltekintve, a beépítés egyenetlen, rendezetlen volta, a tűzfalak tömege jellemzi.

Ennek a korszaknak megvilágítására csupán egy konkrét példát említek meg.

Amikor az óbudai híd tervei több évtizedes huzavona után elkészültek, nagy sietve kisajátítottak Óbudán egy sereg lakóházat a hídfeljáró környékén. Egyidejűleg a spekuláció rávetette magát a „kisajátítást szenvedőkre”, telekvásárlásra csábította őket a főváros területén kívül, Csillaghegytől keletre, a Duna felé elterülő lapályon. Ennek a területnek városrendezési terve nem volt, közlekedése megoldatlan, közművei hiányoztak, egyébként igen alkalmas lett volna a Római-parti üdülőtérlet tervszerű és fokozatos fejlesztésére. Az eredmény az ismeretes csillaghegyi település, Budapestnek egyik legsivárabb, legrendezetlenebb területe, melynek kellő közművesítése évtizedekig nem oldható meg, közintézményekkel való ellátása és közlekedésének biztosítása a város egésze szempontjából gazdaságtalan, hálátlan feladatot jelent.

Hogy ezek a hibák ilyen mértékben nyomhatták rá bélyegüket az egész főváros fejlődésére, következménye volt a magyar kapitalizmus gyarmati jellegének, az ország ipari elmaradottságának, annak, hogy az uralkodó osztály csupán a nép egy kis töredékének érdekeit képviselte. Ebben az állapotban jellemző volt, hogy az építészeti szabályzatok, amelyek a város lakosságának érdekeit lettek volna

hivatva megvédeni, látszatszabályzatokká váltak, amelyeket a spekuláció minduntalan áthágott. A főváros ú. n. „városfejlesztési programjának” kétségkívül haladó elemeket is tartalmazó törekvései gyakorlati realitássá nem váltak. Nem is válhattak realitássá, hiszen minden városrendezés alapja; a tervszerű fejlődés, nagytávlatú elgondolások ütemezett végrehajtása a hanyatló magyar kapitalizmusban nem volt lehetséges.

*

Bár a felszabadulást követően azonnal érezhető volt, hogy városrendezési terv hiánya a főváros helyes fejlődését akadályozza és súlyos hibák elkövetésére nyújt lehetőséget, szocialista városrendezési terv készítéséhez a reális gazdasági és politikai alapok még hiányoztak. Tisztázatlanok voltak az alapvető kérdések; elsősorban az, hogy fővárosunknak milyen gazdasági és eszmei szerepkör jut az ország szocialista fejlődésében. Ennek a fejlődésnek az alapja: a tervezőgazdálkodás még kezdeti stádiumban volt. Másrészt a pillanatnyi gazdasági szükségletek olyan döntő erővel jelentkeztek, hogy sokszor összeütközésbe kellett kerülniök a távolabbi városrendezési elgondolásokkal.

Ilyen módon az ebben az időben készülő tervek — elsősorban a Közmunkatanács által megkezdett, majd az ÉTI által folytatott „általános városrendezési terv”, nem lehettek még szocialista értelemben vett konkrét, végrehajtható városrendezési elgondolások. Feladatuk inkább preventív voltakban jelentkezett; abban, hogy megakadályozzák olyan beruházások, helyreállítások végrehajtását, amelyek a város fejlődésére káros hatással lehetnek. Kimondott céljuk is az volt, hogy biztosítsák a város fejlődésének lehetőségeit, nem az, hogy a lehetőségek közül a végrehajtandó feladatokat megjelöljék.

A fővárosnak ezekben az években, a Tanácsrendszer bevezetése előtt, nem volt még az ereje sem ahhoz, hogy akár ilyen vázlatos tervelgondolás alapján is a távolabbi szempontokat kellő mértékben érvényesíteni tudta volna. Maga a középítkezések engedélyezési eljárása zavaros állapotban volt. Így további súlyos hibák keletkeztek. Az új épületek egy része nem illeszkedett be szervesen sem a város szerkezetébe, sem a városkép együttesébe és emellett építész kialakításában se felelt meg a szocialista főváros követelményeinek. Elég e tekintetben a sokat emlegetett dunaparti „pontházra”, a Molotov-téri, vagy a naphegyi irodaházra utalnom.

Helytelen volna azonban, ha nem vennők észre, vagy lebecsülnők ennek a nehézségekkel, küzdelmekkel és törekvésekkel teli korszaknak jelentős eredményeit.

Az eredmények egy része negatív voltakban jelentkezik. Abban, hogy minden nehézség ellenére a városrendezők és hatóságok meg tudták akadályozni egynéhány, a városképet leginkább zavaró létesítmény újjáépítését és a leendő városépítés számára ilyen módon tiszta helyzetet tudtak teremteni. Elsősorban a Vár területére gondolok, ahol csaknem kivétel nélkül sikerült lebontani az utolsó évtizedekben keletkezett, a Vár összképét rontó, abból kiemelkedő épületeket, vagy legalább is azoknak zavaró



„24 órás park.” A Fővárosi Kertészeti dolgozói 24 óra alatt létesítették rohammunkával ezt a parkot

Работники предприятия „Столичное садоводство” в течение 24-х часов создали этот парк.

Les travailleurs d'horticulture de la capitale ont établi ce parc en 24 heures



A dunaparti „pontház” a környezetből kirívó tömegével
Жилой дом на Дунайской набережной выглядит чуждо в окрестности

La masse de la „maison-pont” sur le quai de Danube en disharmonie avec son entourage



Az évtizedek óta közlekedésileg megoldatlan Calvin-téren ma már simán gördül a forgalom

Много лет пытались решить проблему движения площади „Калвин”, но без результата; вопрос этот сей час уже решен

Le trafic de la place Calvin, dont le problème fut insoluble pendant des dizaines d'années est aujourd'hui résolu



Kevésbé sikerült a Marx-tér forgalmi megoldása, amely azonban így is jelentős haladás a régi állapothoz képest

Менее удачно удалось решить движение на площади имени Маркса, но и теперешнее состояние движения, показывает значительный прогресс по отношению к старому

La solution de la circulation de la place Marx est moins réussie, elle présente tout de même un progrès considérable par rapport aux conditions antérieures

felső emeletseit. Így eltávolították a volt Üri-utca, Tárnok-utca, Országház-utca mentén álló többemeletes bérházakat, lekerültek a volt pénzügyminisztérium ormótlan tornyai és cirádái és a volt Ferenc József-intézetnek a Palotával konkurráló két emeletsora. Ezáltal Budapest legnagyobb ékességének, a Várnegyednek területe alkalmassá vált egy nagyobb szabású, a történelmi hagyományokhoz alkalmazkodó újjáépítés számára.

Megkezdődött a felszabadulás óta eltelt néhány esztendőben egynéhány olyan hatalmas városrendezési koncepciónak keresztülvitele, amelyek a hanyatló kapitalizmus idején teljesen elképzelhetle-

Dimitrov-téri aluljáró részlete. Forgalmilag jó megoldás, amely azonban még nélküli az építészeti tervezést

Деталь переходного тоннеля на площади им. Димитрова. Тоннель в смысле движения является хорошим решением, но лишен архитектурного оформления

Partie du tunnel sur la place Dimitrov. Une solution bien réussie du point de vue de la circulation mais la formation architectonique laisse encore à désirer



nek lettek volna. Ilyen hatalmas, már realizálás alatt álló létesítmény elsősorban a földalatti gyorsvasút, amelynek első kelet-nyugati vonala, nagyszabású, városrendezésileg átgondolt közlekedési elgondolás első ütemét képezi és amely szorosan kapcsolódik a másik nagy létesítménynek, a Népstadionnak elhelyezéséhez. Jelentőségéhez méltó elhelyezést nyert a felvonulási tér, tengelyében Sztálin elvtárs monumentális szobrával. Megkezdődött többek között Csepel és Újpest városközpontjának kialakítása. Nagyfotosságú a parkhálózat kiépítésének az a tervszerű megindulása, amelyet a Vérmező parkosítása, a gellérthegyi park átépítése, romos tömbjeink helyén létesült parkok jelentenek, továbbá a főváros területén megindult nagyarányú fásítás és a gyermekjátzótereknek tömeges létesítése. Meg kell azonban itt említenem a parkosítási programnak azt a súlyos hiányosságát, hogy lakásépítkezéseinkkel, új lakótelepeink, közintézményeink létesítésével nem haladt párhuzamosan a lakóterületek parkosítása.

Új lakótelepeink egyrésze tervszerű elhelyezkedése folytán alkalmas arra, hogy korszerű szocialista városrészek kialakítását elősegítse; gondolok itt többek között az újpesti, az óbudai, a csepeli, kispesti, a Béke-út menti és a kőbányai lakásépítkezésekre. Kár, hogy a felépült épületek építészeti szempontból és gyakran a beépítési mód szempontjából sem kielégítők. Elrendezésük sokszor merev, sematikus, emellett az épületek sivarak, formalista-kozmopolita jellegűek és mutatják stílusbeli formaadó készségünk bizonytalanságát és évenkénti változásait. Sokszor nemcsak környezetükkel, de még a másik évben épült épületekkel sincsenek összhangban.

Helyes városrendezési elgondolásból indult ki számos jelentős középület elhelyezése, így például a kispesti városközpont kialakulását elősegítő rendelőintézeté, a csepeli munkásszállóé. A felszabadulás óta épült iskoláink, óvodáink, bölcsődéink, kultúrházaink általában a város fejlődési szükségleteinek megfelelő helyre kerültek. Emellett tagadhatatlanul súlyos hiba a lakás és különösen az irodaházépítkezések szétszórt volta. Elhelyezésüknél gyakran a sürgőség és a legkisebb ellenállás elve játszott közre, az épületek számára olyan telket kellett kijelölni, amelyeken a kívánt létesítmény nagyobb áldozatok nélkül volt elhelyezhető. Ily módon olyan tervszerű, egységes építkezésre, mint amilyen a Szovjetunió nagyvárosainak építési tevékenységét jellemzi, és amilyen pl. a népi demokráciákban a varsói Marsalkowska, vagy a berlini Sztálin-allée, még nem került sor Budapesten.

Külön fejezetet érdemelnek a megvalósult közlekedési elgondolások. Ezek között a legjelentősebbek közé tartozik az úgynevezett csepeli gyorsvasút és az ehhez csatlakozó 2-es villamos meghosszabbítása, amivel a főváros észak-déli közlekedése jelentős mértékben megjavult. Csaknem valamennyi peremvárosunknak megjavult a városi központi részeivel való összeköttetése; sináthelyezések (Váci-út), új vonalak (Pestimre), aluljárók (Dózsa György-út) stb. révén. Az üdülés és sport célját szolgálja az üttörő vasút üzembehelyezése, amely szorosan vett „városrendezési” jelentősége mellett az „üttörő-város” kialakítá-

sával együtt ifjúságunk nevelésének jelentős eszköze.

Megszülettek fővárosunk első jól működő körforgalmi terei, a Lánchíd két hídfőjében és az évtizedek óta forgalmilag megoldatlan Calvin-téren; kevésbé sikerült legforgalmasabb terünknek, a Marx-térnek rendezése, ahol átmenetileg nem volt megoldható a teret elszűkítő földszintes épület elbontása, sem a hurokvágányok megszüntetése. Forgalmi megoldásaink gyakori hiányossága még a nagyobb távlat hiánya. Forgalmi építkezéseink egy része csupán a pillanatnyi bajokon igyekszik úgy ahogy segíteni és nem illeszkedik be a távlati fejlesztésbe oly módon, hogy annak első ütemét alkossa.

A védendő városképek és a műemlékek kérdésének fontossága is csupán lassanként tört magának utat a felszabadulás után. Az első időben helyreállítás helyett még lebontották a Lloyd-palota gyönyörű klasszicista oszlopcsarnokát életveszély címén, még ma is olyan jelentős épületeink állnak helyreállítatlanul, mint a Pesti Vigadó, vagy a volt miniszterelnökségi palota. Elsősorban az úgynevezett Várnegyed területén kezdődött meg a műemlékhelyreállítás egységes városrendezési elgondolás szerint. Ennek első eredményei, például a helyőrségi templom tornyának, a Várfalagnak a Várnegyed egyes szép épületeinek helyreállítása, már sejtetni engedik ennek a tudományos szempontból nagyjelentőségű helyreállításnak eredményeit. Emellett a műemlékhelyreállításhoz bizonyos romantikus, archaizáló törekvések érvényesülése mutatta, hogy a haladó hagyományaink kérdése elméletileg nem volt még kellően tisztázott.

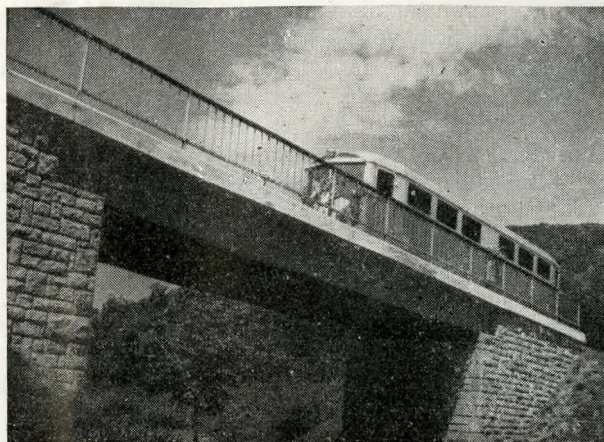
A város belsejében a volt Vármegyeházának tudományos alapossgal végzett helyreállításán felül elsősorban műemlékeink homlokzatának tatarozása (Tanácsház, Nemzeti Múzeum, Sztálin-út, József-tér, Dunapartok, Fő-útca stb.) mondhatók a városkép szempontjából jelentős tevékenységnek. Ennek nyomán megmutatkozott, hogy milyen elsőrangú művészi jelentőségű, de mindeztideig kellően nem méltányolt városképi szépségekkel ékeskedhetik fővárosunk.

★

Míg a felszabadulást követő első években — mint említettük — reális városrendezési terv készítésének sem gazdasági, sem a politikai alapjai még nem álltak fenn, Nagybudapest egyesítésével, a Tanácsrendszer kialakulásával, öt éves tervünk előrehaladásával a helyzet gyökeresen megváltozott.

Beruházásaink üteme, jelentősége állandóan fokozódik és a városrendezési tervek hiánya ma már komolyan akadályozza a tervszerű városfejlesztést, a beruházások helyes irányítását. Népgazdaságunk mai fejlettségében gazdasági adottságaink, Révai elvtársnak építészetiünk helyzetéről tartott ismeretes előadása óta pedig elvi-művészeti alapjaink is meg vannak ahhoz, hogy a megfelelő városrendezési tervet előkészíthessük.

Egyidejűleg jelentős ipari és kommunális beruházásaink konkrét elhelyezési és beépítési kérdéseivel kapcsolatosan halaszthatatlanná vált a város súlyponti területein a részletes városrendezési tervek



Az Uttörővasút ezek számára tárja fel a budai hegyvidék szépségeit
Пионерская железная дорога открывает красоты горной местности Буда для многих тысяч людей
Le chemin de fer des pionniers révèle pour des milliers des voyageurs la beauté des environs de Budapest.

elkészítése is. Ezek a tervek szükségesek ahhoz, hogy megfelelően tudjuk a létesítmények helyét kijelölni és hogy megvalósításuk során fővárosunk beépítésében jóvátehetetlen hibák ne keletkezzenek. Szükséges azonban bármely terület részletes rendezési tervének megfelelő elkészíthetőségéhez, hogy az általános tervi alapok legalább nagy vonalakban rendelkezésre álljanak.

Ezért első és legfontosabb feladatunk — problémánk — Budapest általános rendezési tervének most már reális alapokon álló szakszerű kidolgozása.

E terv készítése a Budapesti Városépítési Tervező Irodában, a Fővárosi Tanács V. B. irányítása mellett mintegy másfél éve folyamatban van.

A munka folyamán az első nehézséget a tervezési programjának tisztázatlansága jelentette. Az ehhez szükséges alapadatok feltárva még nem voltak,

A Nemzeti Színház egyik szép példája a jól színezett, az épületek szépségét érvényre juttató homlokzattatarozásoknak

Национальный театр является хорошим примером реконструкции и удачной расцветки фасада, которая подчеркивает красоту здания.

Le réparation de la façade du Théâtre National est l'exemple d'une façade bien colorée, soulignant la beauté de l'édifice



sőt a program tartalmának, elkészítési metódikájának kérdései nem voltak kidolgozva. Ugyancsak kialakulatlan állapotban volt a tervezést előkészítő vizsgálatok metódikája. Ezeket maguknak a tervezőknek kellett munka közben lépésről-lépésre kialakítani. Ez a munka párhuzamosan folyt az Építésügyi Minisztériumnak a vidéki városokra vonatkozó tervezési metódikájának kialakításával, azzal a különbséggel, hogy Budapest sokkal bonyolultabb tervezési kérdéseinek megoldása természetesen nehezebb, bonyolultabb problémákat vetett fel, hiszen meglévő fővárosról van szó, amelyet a már kialakult helyzet ezer szállal köt a különböző adottságokhoz és lehetőségekhez, mind gazdasági, mind műszaki vonalon. Különös nehézséget jelentett, hogy a városrendezési tervezés egyik legfőbb elindulási alapja, a városszervezési statisztika és ennek nyomán a gazdasági tervezés használható adatokkal újszólva nem rendelkezett. A Szovjetunióknak e kérdésre vonatkozó gazdag irodalma csupán az utóbbi időben vált tervezőink előtt lépésről lépésre ismeretessé és adott lehetőséget az elvégzett munkák helyes kritikájára és továbbfejlesztésére.

A vizsgálatok folyamán feltárultak a főváros földrajzi helyzetének városalkító adottságai, a város történelmi kialakulása, városszerkezetének egységei és azok összefüggése. Megmutatkoztak a lakóterületek és az ipari területek jelenlegi elhelyezkedésének hiányosságai, fény derült a beépítési sűrűség és avultság kérdéseire, a zöldterülettel való ellátottság mértékére, a közlekedés adottságaira és problémáira. Mindezek alapján elkészültek a javaslatok a város területének felhasználására és közlekedési hálózatának kialakítására.

Messzire vezetne, ha e tanulmány keretében részletes ismertetést adnék a tervezés során kialakult munkamódszerektől és magáról a tervről. Csupán példaként említem meg a városi zöldterületek tudományos vizsgálati módszerének kialakulását, a „zöldterületi érték” fogalmát, amely nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a nagyváros megfelelő zöldterület-hálózatát kialakíthassuk és amely módszer az itt járt lengyel, román és bolgár városrendezők érdeklődését nagymértékben felkeltette. Ugyanúgy utalhatnánk a bruttó és nettó lakosság ábrázolásának, a közlekedési útvonalak kategorizálásának kérdéseire és még számos más olyan módszerbeli eredményre, amelyeket azóta országos vonatkozásban is átvettek.

A tervezés során kialakultak a város fejlesztésének alapvető jelentőségű irányelvei. Tisztázódott mindenekelőtt a város fejlődésének, várható lakosságának kérdése azzal, hogy a főváros a jelenlegi lélekszámahoz képest csupán aránylag kisebb mértékű lakosságnövekedés várható és ezért feladatunk elsősorban a meglévő város hiányosságainak felszámolása, szocialista átépítése, a meglévő lakosság életkörülményeinek megjavítása. Ezzel kapcsolatban világossá vált, hogy nem a város területi növelése, az amúgyis lazán települt lakosság még nagyobb szétzórása kívánatos. ez közművesítési és közlekedésfejlesztési szempontból teljesen gazdaságtalan is lenne, hanem a város belső túlszűfolt részeinek fellazításával párhuzamosan a már meglévő ipari kerületek; így Csepel, Újpest, Kőbánya, Óbuda

központi részeinek nagyvárosias kialakítása, és ezzel a belváros és külváros közötti lényeges különbség eltüntetése.

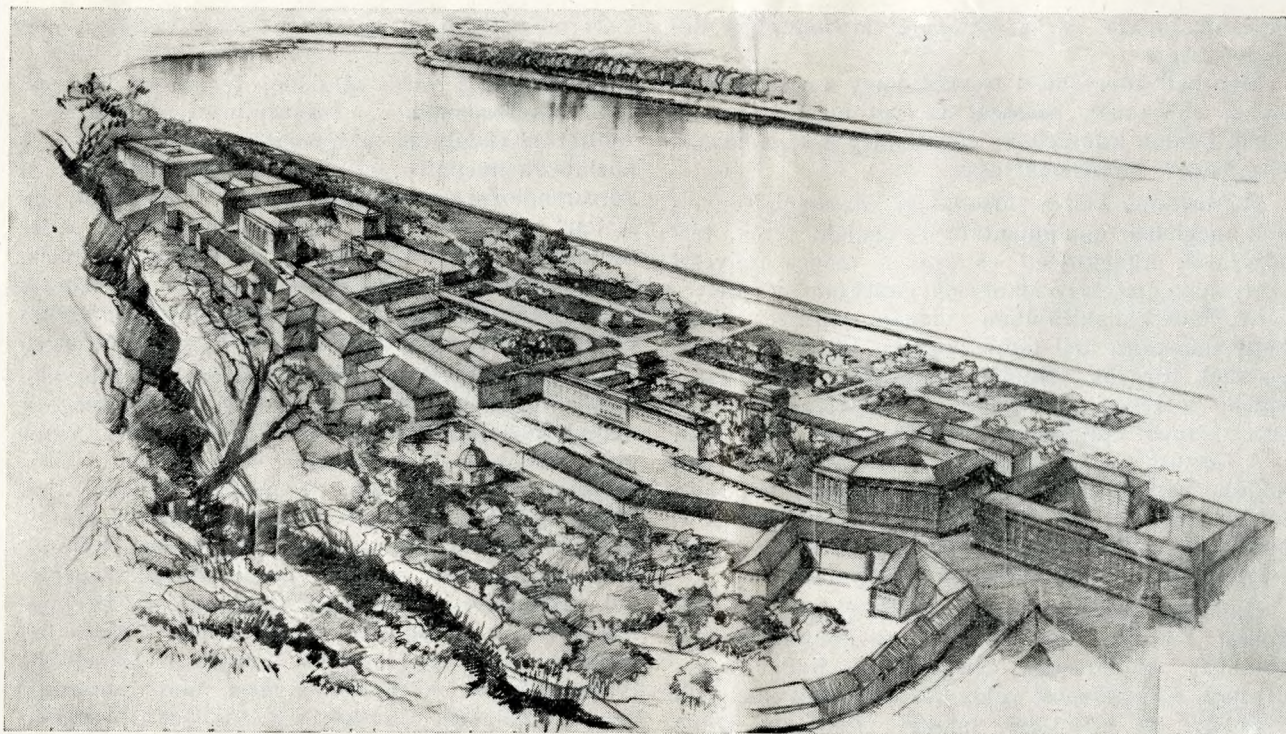
Nyilvánvalóvá vált, hogy a tervezés során ki kell alakítani a főváros zöldterületi hálózatát, az ipari területnek a lakóterületektől parksávokkal való elválasztását, a város körüli, a várost védő erdősáv kialakítását. A város egyedülálló természeti adottságait, mint a város fejlődésének döntő jelentőségű elemét fel kell használni a fejlesztés során. A gyógyfürdők nagyarányú fejlesztését, a pihenő, üdülőterületek koncepcionális kiegészítését, a sporttelepeknek fokozatosan nagy sportligetekbe való összevonását kell tekintetbe venni. Biztosítani kell a tervezés során a város lakosságát kiszolgáló korszerű forgalmi hálózatot, beleértve a vasúthálózat hiányosságainak felszámolását, az egyre fokozódó gépkocsi-forgalom felvételére alkalmas, a várost behálózó főforgalmi úthálózatot, tekintetbevéve a városnak gyűrűsugaras útrendszerét és végül biztosítani kell a földalatti gyorsvasút további kiépítésével és az egész felszíni közlekedési hálózatnak a földalatti gyorsvasúttal egységes hálózatba foglalásával a felszíni közlekedés zavartalan és egységes koncepcióját.

*

Fenti kérdéseknek kidolgozása mellett az eddigi tervezés hiányossága volt, hogy nem foglalt el határozott álláspontot a városéptítés legdöntőbb kérdésében, a város eszmei tartalmának és annak építészeti kifejezésének problémájában, a városkompozíció kérdéseiben. Tisztázatlanok maradtak a város főközpontjának kialakítási kérdései, a főközpont fogalma, helye, kiterjedése, a főközpont és az alközpontok összekötésének problémája.

Ezek a fővárosunk fejlődése szempontjából döntő kérdések csupán a főváros dolgozó tömegeivel való szoros kapcsolat útján oldhatók meg helyesen. Tervezésünk eddigi menetében fő hiányosság éppen a tömegekkel való kapcsolat hiánya volt. Az ország fővárosa nem néhány szakember számára, hanem a főváros másfélmillió és az ország kilenc millió lakosa számára épül. Pótolni kell, amire ezideig nem volt alkalom, a tervet munka közben ki kell vitatni a dolgozó tömegek képviselőivel, a tanácsokkal, a tanács bizottságaival, aktívaival, érvényesíteni kell a tervezés során az így felmerülő jogos kívánásokat. A terv készítésébe az eddiginél nagyobb mértékben kell bevonni a kívülálló szakemberek legjobbait, alkalmat kell adni, munkaközben a társadalom tudományos és művészeti szervei javaslataikat kialakíthassák és érvényesíthessék. Az Építőművész Szövetségre ezen a téren nagy feladat vár.

Látván tervezésünk eddigi hiányosságait, Pártunk útmutatása alapján, a Szovjetunió és a népi demokráciák ezirányú tapasztalatainak felhasználásával előkészítés alatt áll, egy a Városi Tanács és az Építőművész Szövetség által rendezendő építészeti vita a főváros rendezési tervének eszmei tartalmáról, építészeti kihatásairól. A Tanács 12 építész felszólított arra, hogy e kérdésekkel kapcsolatos álláspontjukat írásban és rajzban rögzítsék le. A Városi Tanács tervező irodája is kidolgozta e kérdésekben a maga álláspontját.



Korszerű fürdőközpontot alakítunk ki a Császár—Lukácsfürdő környékén

Создаем современньй бальнеологический центр в районе уже существующих бань Часара и Лукача

Une centre balnéaire moderne est en train d'être construit autour des bains Császár-Lukács

A városrendezési terv eszmei tartalmának alapja az a körülmény, hogy Budapest a szocializmust építő Magyarország fővárosa, tehát szocialista városrendezési tervet kell készíteni, amely a szocializmus gazdasági alaptörvényének érvényesülését segíti elő. Budapest meglevő nagyváros, melynek nagyértékű természeti adottságai vannak, kialakult települési és közlekedési rendszere, már kiépült városrészei, épületei nagy anyagi és történeti értéket képviselnek. Ugyanakkor Budapest, mint már a bevezetőben említettük, még tükrözi a kapitalista korszak osztályellentéteit, fejlődésének anarchikus jellegét.

Ezekből a tényekből következik a városrendezési terv fő problémája: a tervnek számolnia kell a meglevő értékes adottságokkal, ezeket nem szabad elpusztítania, hanem bele kell építenie az új városba, ugyanakkor olyan tervet kell alkotni, amely kifejezi a szocialista városnak a kapitalista várostól alapvetően eltérő voltát, biztosítja a lakosság egyre növekvő anyagi és kulturális szükségleteinek maximális kielégítését; a lehető legjobb életkörülményeket, kényelmet a munkahely, lakás, üdülés terén, kielégítve közösségi igényeit.

Előbbiekből következik, hogy a tervnek a lehető legnagyobb eredményt a gazdasági lehetőségekre támaszkodva, a legkevesebb bontással kell elérnie. A terv döntő feladata, hogy a legfontosabb súlypontokat kikeresse, ezek megoldása fogja rögzíteni a város átépítésének egész irányát; a tervnek ezen felül a folyamatos fejlődésnek megfelelően konkrét ütemekre bonthatóknak kell lennie, az egyes ütemeknek mindenkor népgazdaságunk fejlődésének fokát kell tükrözniük.

A fent felsorolt elvi szempontok lehetnek csak alapjai a város építészeti kialakításának, amelynek megtervezése során egy sereg alapvető követelmény kielégítése szükséges.

Ilyen követelmény elsősorban az, hogy a tervnek a város *egységes építészeti kompozícióját* kell kialakítania, amelynek alapját a város súlypontját alkotó, a legjelentősebb középületeket magában foglaló *főközpont*, az egyes városrészekben kialakítandó *alközpontok* és ezek *építészeti kapcsolata* képezi. Ilyen nagyarányú egységes és nagyléptékű kompozíció tényleges megvalósítása csak évtizedek műve lehet, a terv akkor lesz reális, a szocializmus építésének korszakához méltó elgondolás, ha ezt a nagy koncepciót egy percre sem téveszti szem elől, de emellett a gazdasági értékek legnagyobb fokú kímélésével, a bontások kevés helyre koncentrálásával kialakítandó első ütemei is már alkalmasak a szocialista főváros megváltozott jellegének bemutatására.

Budapest építészeti kompozíciója természetesen nem önmagáért való cél. Eszköz a *város sajátos jelentőségének* kifejezéséhez. Budapest a szocializmust építő Magyarországnak nem akármilyen nagyvárosa, hanem fővárosa, itt összpontosul az ország vezetése, ez az ország kulturális és tudományos központja, ez a magyar proletariátus fellegvára; hazánk legjelentősebb ipari városa. Emellett Budapest a világhírű magyar sport központja és természeti adottságai révén nagyértékű gyógyhely. A tervnek követelménye ezért, hogy a városnak ezeket a jellegzetességeit kifejezésre juttassa, azokat az építményeket — meglevőket és építendőket —, amelyek

központjainak megfelelő kialakítása. Ezek kialakítása részben már meg is kezdődött. A beépítettség olyan, hogy aránylag csekély bontással jelentős építési lehetőségeket biztosít. Más alközpontok kialakítása, mint Óbudán, Zuglóban, vagy a Sztálin-híd pesti hídfőjénél egyidejűleg új városrészek, szocialista városnegyedek megépítésével kapcsolatos és részben teljesen avult városrészek felszámolásával jár együtt.

A javaslattevők egyrésze ezeknek a város magját körülölelő alközpontoknak és hozzájuk kapcsolódó lakónegyedeknek kialakítását tartja a budapesti városrendezés első és döntő feladatának.

Nézetünk szerint ezek a feladatok csupán a város főközpontjának egyidejű kialakítása mellett létesíthetők helyesen és csak az ezzel való kapcsolat útján biztosíthatják szerepüket. Erre a kapcsolatra a lehetőségek adva vannak, hiszen a város főútjainak nagyrésze és éppen a peremkerületeket a központtal összekötő szakaszokon a megfelelő beépítést még nélkülözi. Nem kell mást említenem, mint a Váci-út, Kacsóh Pongrácz-út, Kerepesi-út, Üllői-út, Soroksári-út, Budán a Knurr Pálné-utca és Budafoki-út beépítésének feladatát.

A városközpont, a kerületi központok és az ezeket összekötő útvonalak együttvéve a városkompozíciónak nemcsak alaprajzi vetületében, de sziluettjének döntő megváltoztatásában is kell, hogy jelentkezzenek és a szocialista főváros jellegzetességét tükrözzék.

A várossziluett legfontosabb eleme, bázisa a Dunapartok beépítése. Budapest dunapartjai egyedülálló természeti adottságuknál, festőiségüknél és a klasszikus kapitalizmus idején megindult beépítettségüknél fogva, méltán alkotják ma is Budapest legnagyobb ékességét. Azonban a Dunapartok építészeti kompozíciója ma még csupán a középső részeken érvényesül és itt is súlyos hiányosságokat mutat.

Egyik legfontosabb feladatunk a Dunapartok egészének építészeti kompozícióba foglalása, tradicionális sziluettjének, korunk léptékének megfelelő kifejlesztésével, a hiányosságok eltüntetésével.

A várossziluett problémáját alkotja a várostestből kiemelkedő épületek kérdése. Létesítendőké Budapesten *magasházak*; ebben a kérdésben is még erősen vitathatók a beérkezett javaslatok. Legtöbb javaslat szükségesnek látja az egész város sziluettjére domináló épületek létesítését, más javaslatok viszont azt kívánják leszögezni, hogy Budapest léptékéhez ilyen nagytömegű, kiemelkedő építmények nem illenek. Nézetünk szerint a léptékről lehet vitatkozni, de az vitathatatlan, hogy Budapest sziluettjében a szocializmus építményeinek kell dominálniuk. Az is kétségtelen, hogy a pesti oldal morfológiai képe a meglévő egynéhány kiemelkedő épület ellenére (Parlament, Bazilika) egyenetlen és egészében sivár hatású, építészeti kompozíciót nem alkot. Nyilvánvalónak látszik, hogy a város főközpontját, annak jelentőségét megfelelő vertikális hangsúllyal is biztosítani kell, ami a központ tartalmához illő egy vagy több magasház útján érhető el. Az ezt körülvevő, további kiemelkedő építmények egyes javaslattevők szerint a kerületi központok centrumában helyezendők el, ahol az egyes kerüle-

tek, különösen munkáslakta kerületek jelentőségének kifejezésére alkalmasak, más javaslattevők a város vertikális építészeti hangsúlyainak helyét inkább a kerületek és a főközpont között látják, ahol ezek mintegy a városkapuk szerepét töltik be.

Budapest megfelelő *városkapuinak* kialakítása egyébként is a városkompozíció és várossziluett nagyfotosságú feladata. A városba való megérkezésnek, a városról nyert első benyomásnak méltónak kell lennie a város eszmei tartalmához. Ez vonatkozik mind a forgalmi főútvonalakon, mind a vasúton, vagy hajón érkezőkre.

A kérdés a városkompozíció tervében feltétlenül megoldandó. Főútjaink, elsősorban a kelet felől érkezők leendő főútjainak: a Sztálin-út meghosszabbításában fekvő Kacsóh Pongrácz-út, de többi főútjaink vonalvezetése, külső szakaszuk beépíthetősége és a tervezett fejlesztés lehetővé, sőt szükségessé teszik ezek kulcsfontosságúiban domináns épületek kialakítását. Ugyanez vonatkozik a már előbb említettek értelmében a Dunapartokra. Vasúti pályaudvaraink közül elsősorban a Déli-vasút nyújt lehetőséget a kompozicionális megoldásra, míg a pesti oldalon a meglévő pályaudvarok előtti terek rendezése, esetleg a város főközpontjával való közvetlen összeköttetés révén biztosítható a városba érkező számára a kívánt összehatás.

A főútjaink hálózat kialakításán felül a *parkhálózat* egységes rendszere a város egészét összefoglaló másik kapocs. A város belső és külső kerületei közt meglévő parkokat, a Városligetet—Kerepesi-temetőt—Népligetet a további parkosításokkal össze lehet fogni és egységes gyűrű gyanánt a Dunáig vinni. Ebből a nagy zöld gyűrűből ágazhatnak ki azok a zöld ékek, amelyeknek a meglévő és újonnan kialakítandó parkokkal a jövőben egészen a városközpontig kell benyomulniuk, másrészt a peremkerületekkel kell összekapcsolniuk a parkhálózatot; a szocialista főváros pihenő, lélekző területét. A budai oldalon a parkok feladata a hegyvidék összeköttetése a Dunával és a Duna mentén kialakítandó fürdőközponttal.

Természetesen városközpont, alközpontok és várossziluett kialakítása, ezek építészeti összhangba foglalása egymagában még nem alkot szocialista kompozíciót. Ilyen csak akkor lesz, ha a terv a város sajátos jelentőségét is kifejezi. Legfontosabb igazgatási, kulturális, oktatási intézményeket, a meglévő és különösen az újonnan létesítendő legnagyobb, legjelentősebb középületeket e kompozíció szerves részeivé kell tennünk, mintahogy az a Dunapartoknál az új egyetemi létesítményekkel történt, amelyek alkalmasak lesznek a magyar főváros tudományos-vezető jellegének kifejezésére.

Létesítendő új, a város eszmei tartalmát kifejező közintézményeinket a meglévő, a várost domináló középületekkel, a Várral, Parlamenttel, Nemzeti Múzeummal stb. a város út- és térkapcsolatainak tartalmilag és vizuálisan össze kell fogniuk.

A város szerkezetének biztosítása kell a legfőbb városalakító tényező, az *ipar és lakóterületek* megfelelő kapcsolatát. Nagy ipari üzemeinket a városkompozíció szerves részeivé kell tennünk. A várost nagyobb egységekben mintegy körülölelő ipartelepek

a peremkerületek központjainak közvetlen kapcsolattal bíró részeivé kell válniok, ezektől parkosított elválasztással. Erre az első kísérlet már megtörtént az R. M. Művek főbejáratának a csepeli városközponttal összekapcsolt rendezési tervénél.

A terv utolsó és döntő kérdése az ütemezés. Hol, mikor és mivel kell kezdeni a szocialista főváros kiépítését?

A főváros súlya, jelentősége és kiterjedése megköveteli, hogy a városépítési tevékenység súlypontok köré csoportosítva, de egyidejűleg több helyen történjen.

Általánosságban biztosítanunk kell a jövőben és ez a városrendezési terv legfontosabb feladata: az ötletszerű, a legkisebb ellenállás irányában elhelyezett építkezések felszámolását és oly súlypontok alakítását, amelyek a város valamely döntő jelentőségű rendezési problémáját megoldják, önmagukban is befejezett egészet alkotnak, de egyidejűleg a további beruházások kapcsolódó részei.

Feltétlenül első és legfontosabb teendők egyike, mint már említettük, a városközpont kialakulásának megkezdése. Ehhez akkor szabad hozzáválnunk, ha biztosítani tudjuk az önmagában is megálló, kompozíciót alkotó első ütem egyidejű megvalósítását.

Másik, ehhez kapcsolódó feladat a Dunapartok rendbehozása, ill. kiépítése oly módon, hogy annak elsősorban középső, a Petőfi-hídtől Sztálin-hídig terjedő szakasza folyamatosan és minimálisan hídtól hídig terjedő egységekben rendezést nyerjen és a város fő ékességévé váljék. Dunapart alatt természetesen nemcsak a vízparti épületek, de a partokról látható teljes városkép megoldása értendő.

A városközpont kialakításával egyidejűleg biztosítani kell a várható lakásépítések koncentrációját a városstruktúrát kiegészítő üres vagy elavult, bontásra érett területeken oly mértékben és mennyiségben, hogy egy-egy építési gócpont egy-egy új szocialista városrész kiépítését jelentse a lakóépületeken kívül az összes, ezekhez kapcsolódó középületekkel. Természetesen ezeken a területeken az építkezéseket nem lehet és nem is kell egyszerre végrehajtani, hanem itt is, ott is annyi ilyen területet kell a város-

rendezési terv megvalósításának prioritási sorrendje alapján kiválasztani, amelyek egyidejű beépítése biztosítható. Ez a feladat szorosan kapcsolódik a kerületi központok, alközpontok kialakításához.

Az új városrészek kiépítésével egyidejűleg kell biztosítani az ezekhez vezető útvonalak rendbehozását, a hézagok eltüntetésével, emeletráépítésekkel, esetleg szükséges bontásokkal.

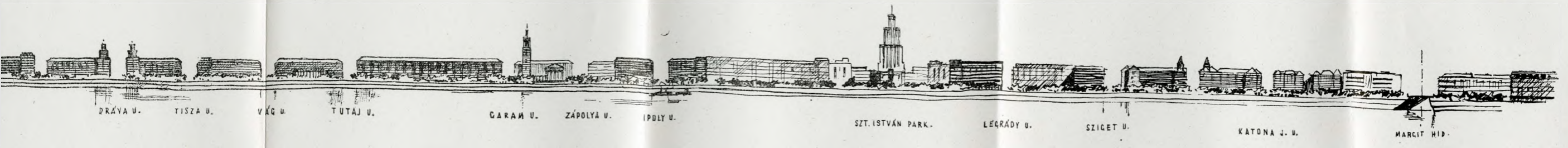
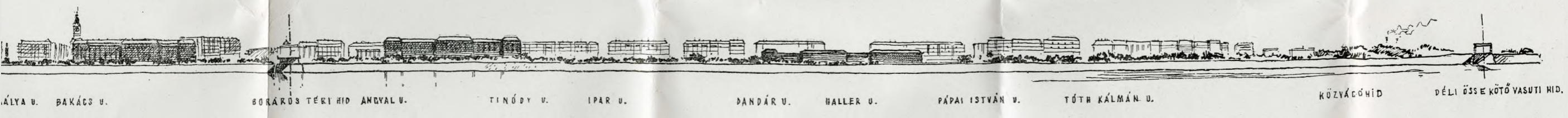
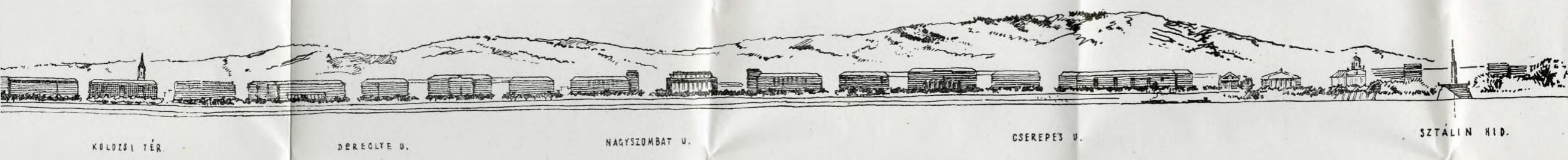
Fenti nagyarányú, a várost kialakító építkezésekkel párhuzamos, részben ezekhez illeszkedő feladat egyes kulturális vagy egyéb szempontból döntő jelentőségű építkezések környezetének kialakítása, mint amilyenek pl. a Népstadion, vagy a földalatti gyorsvasút megállói. Ezek elhelyezése általában az előbb említettekhez kapcsolódik, vagy ezekkel a térbeli és építészeti kapcsolat biztosítása szükséges.

*

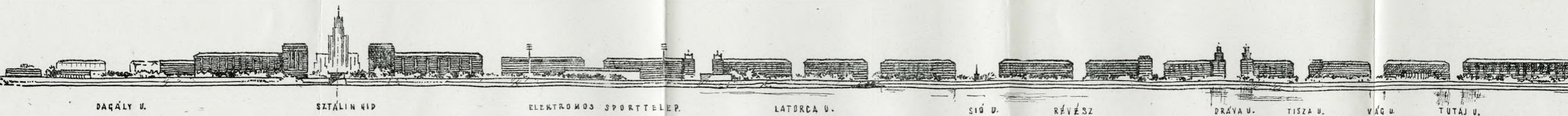
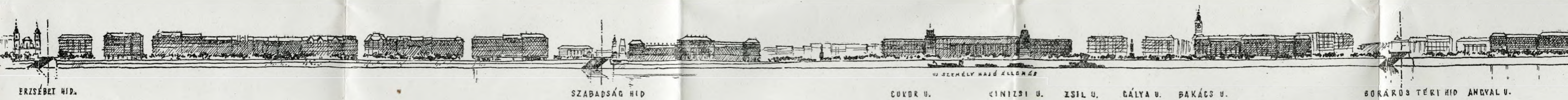
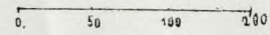
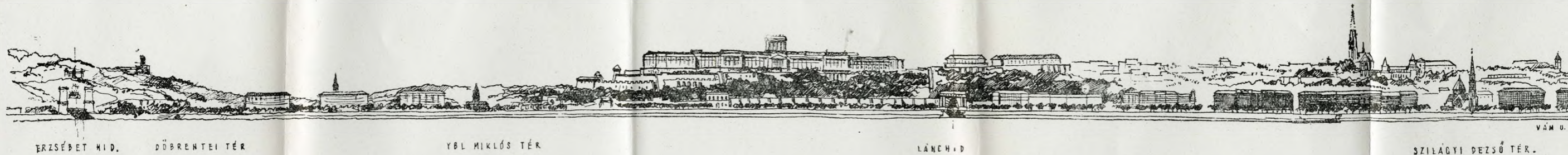
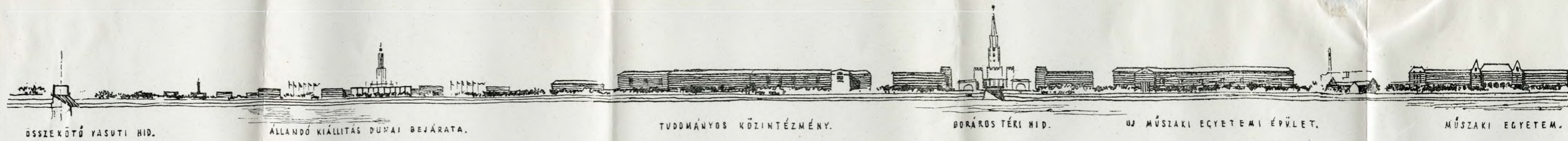
Nagy vonalakban igyekeztem vázolni fentiekben fővárosunk városrendezési problémáit, az eddig elért eredményeket és további feladatainkat. E feladatok nagyok, bonyolultak, megvalósításuk fáradságos, de szép és örömteli munkát jelent.

Persze nemcsak a „nagy feladatok” alkotják városrendezési problémák tárgyát, figyelmünknek ki kell terjednie a „kisebb” kérdésekre is, amelyek az egész város megjelenése szempontjából ugyancsak döntő jelentőségűek, mint amilyenek a részletes közlekedési, beépítési tervek elkészítése, az épületek színezése, vagy a várost ma még elesűfitő, kapitalista örökségből ránk maradt tűzfalak, vagy üzletportálok ügye. Mindezek a problémák csak látszólag kis kérdések, helyes megoldásuk még sok munkát és jelentős erőfeszítést igényel.

Mindezek a feladatok, nagyok és kicsik egyaránt, szocializmust építő országunk erőfeszítéseire, korszakunknak a sztálini korszaknak jelentőségéhez méltó főváros megtervezésének, kialakításának láncszemeit jelentik. Ez a nagy probléma meg kell hogy mozgassa építészaink, városrendezőink összességének akaratát és tehetségét. Szükséges, hogy a legszélesebb szakmai és társadalmi kritikával, javaslatokkal, ismertetésekkel és vitákkal érleljék tovább a nagy terv, Budapest városrendezésének terve.



apart, tervezés alatt áll. (A BUVÁTI 1952. évi tervjavaslata.) Tervezők: Gebhard Béla és Pogány Frigyes
 бережная Дуная, в настоящее время находится в состоянии проектировки
 ce central de Budapest sont en cours d'exécution



Budapest városképi főtengelye, a Dunapart, tervezés alatt áll. (A BUVÁTI 1952. évi tervjavaslata.) Tervezők: Gebhard Béla
 Главная ось г. Будапешта, набережная Дуная, в настоящее время находится в состоянии проектирования
 Les projets pour le quai du Danube, axe central de Budapest sont en cours d'exécution