

## VÁROSTERVEZŐK, MODERNIZMUS, BUDAPEST

---

Sipos András (2011) *A jövő Budapestje. Városfejlesztési programok és rendezési tervek*. Budapest: Napvilág.

A kötet címében ígért tartalom első, és talán második pillantásra is zavarba ejtőnek tűnik. Miért a jövő Budapestje egy történelmi tárgyú műben? És ha történelmi tárgyú, akkor mi indokolja a vizsgált időtávot? Mi történt 1930 és 1960 között, ami egybefogja ezt az időszakot? Gondolkodásunk hagyományosan másképp osztja föl az elmúlt időt, valamilyen nagy történelmi eseményt tekintve záró- és kezdőpontnak; míg a vizsgált időszakot éppen középen hasítja ketté a mai korunkban legerősebb korszakhatárnak tekintett második világháború.

Helen Meller Budapesttel is foglalkozó kötetének<sup>2</sup> hasonlóan furcsának tűnő elemzési periódusa – az 1890 és 1930 közötti évek vizsgálata – visz minket közelebb a válaszhoz. A XIX. század végére mély válságba került városok élhetőbbé tételét és a kudarcot valló városirányítási eszközök megújítását kitűző mozgalmak a modern értelemben vett várostervezés mint szakma és mint diszciplína megjelenéséhez vezettek, s immár a spontánul ható gazdasági, társadalmi és politikai folyamatok irányításának, terelésének igénye is megjelent. Ekkor a várostervezés a városi élet körülményeinek fokozatos javítását tűzte ki célul, de a nagyobb mérvű társadalomátalakításra irányuló kezdeményezések ekkoriban még a várostervezés perifériáján jelentkeztek.

Az 1930-as évekre a tervezők új nemzedéke immár a modernizmus, az Athéni Charta jegyében meghatározó szerepet igényelt a (város)építészetnek. Mint e kor más műszaki jellegű szakmaiban is, az építészek körében is meghatározó volt a tervezés mindenhatóságába vetett hit, illetve az a megközelítés, hogy a környezet határozza meg a társadalmat és annak működését, amelyből az is következett, hogy – a tudásának és eszközeinek birtokában lévő – építészek a kívánatos jövő felé kell vezetnie a társadalmat. A Sipos András által vizsgált időszak éppen lefedi a modernista építészeti irányzat által dominált időszakot, azaz a kötet tárgya e mozgalomnak – ha lehet így egységesen hívni őket – magyarországi lenyomata.

Másrészt e korszak egységként kezelését a főbb szereplők – elsősorban Harrer Ferenc, Preisich Gábor, Granasztói Pál, Borbíró (Bierbauer) Virgil –, nagyfokú, a mából visszatekintve talán meglepő állandósága is indokolja. Harrer Ferenc például a XX. század elejétől fogva 1969-es haláláig fontos pozíciókat töltött be, a városrendezési programok, tervek egyik meghatározó készítője volt 1930 és 1960 között, mindvégig fontos meghívottként szerepelt különböző döntéshozatali vagy szakmai üléseken. Továbbá a vizsgált korszakot egybefogja az egységes Általános Városrendezési Terv (ÁRT) elkészítése érdekében folytatott, sok kanyarral és ellentmondással jellemezhető, 1930 körül kikristályosodó törekvés, amely aztán az 1960-as ÁRT-ben öltött testet.

A kötetben érezhetően sok év munkája és tapasztalata összegződik. A vizsgálat fókuszában a várostervezők, a városfejlesztési tervek állnak, akik tevékenységét, illetve alakulását a szerző történészhez méltóan nagyon alaposan és

---

<sup>1</sup> Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, GTK Társadalmi és Térbeli Kutatások Központja

<sup>2</sup> Meller, Helen (2001) *European Cities 1890-1930s. History, Culture and the Built Environment*. Chichester: John Wiley & Sons.

részletekbe menően vizsgálja meg és mutatja be. A szerző számos, a várossal foglalkozó szakértők körében evidenciaként kezelt "tényt" helyretesz, árnyal, kiegészít. A tervek részletes bemutatása, a tervezők céljainak és szempontjainak részletes, elemző leírása főképp a gyakorló várostervezők számára jelent izgalmat, de a társadalomtudományokkal más szempontból foglalkozók is találnak benne izgalmas részeket, újdonságokat.

A szerző csupán ritkán értékeli és elemez, legtöbbször csak fél-fél mondatokban mutatja be álláspontját, értékeli a szereplőket vagy utal motivációjukra; inkább hagyja a forrásokat beszélni. Az építészek túl kevés szereplő jelenik meg, leginkább városi, illetve országos politikusok, mint a rendszer külső szereplői, akik szűrőjén keresztül a társadalmi folyamatok, nyomások eljutnak a várostervezőkhöz. A várostervezők fő érintkezési felülete a külső világgal a problémák, amelyeket meg kell oldaniuk, vagy amelyeket meg kívánnak oldani: a kívánatos beépítés jellege, a város terjedése, város határa és kapcsolata az agglomerációjával, közigazgatási beosztása, a közlekedés; amelybe a szakmai meggyőződésükre épülő egységes rendszert kívánnak belevinni és beépíteni. A várostervezők jó része szakmailag igyekezett az akkori külföldi elképzeléseket, módszereket alkalmazni, s ezek gyorsan megjelentek a tervekben is.

A háború utáni átalakulások, azaz a központi irányítás megerősödése látszólag kedvező alkalmat kínált törekvések számára, mivel a korábbi időszakban korlátozónak megélt tényezők, mint a fragmentált magántulajdon, a gazdasági és politikai szereplők ellenállása hirtelen eltűnt. Paradox módon azonban lehetőségeik elvi kiteljesedése inkább valódi hatókörük és befolyásuk egyre kisebbre zsugorodásával járt együtt. A jelenséget jól mutatja, hogy a sokadik próbálkozásra a felső vezetéssel elfogadtatott 1960-as ÁRT-t gyakorlatilag titkossá nyilvánították, így valódi hatást csupán erősen korlátozottan tudott kifejteni.

A nagyfokú személyi állandóság ellenére a kötetben bemutatott tervek jelentős változatosságot, 180 fokos kanyarokat, kitérőket mutatnak. Tervek, tervvázlatok ilyen részletességű végigkövetése leginkább a várostervezők számára ad tanulságokat. Mindemellett hasznos lehet a jelen gondjainak körüljárásakor, mivel az akkori terveket vizsgálva kikövetkeztethető, hogy egyes, későbbiekben megvalósult és jelenleg nehezen beazonosítható célú, vagy akár értelmetlennek, károsnak tekintett beavatkozás eredetileg milyen rendszerbe illeszkedett volna. A fővárosi fejlesztések hemzsegnének az olyan példáktól, hogy egy-egy ötlet mintegy "társadalmi tényé" válna kiirathatatlanul megvalósíttatik előbb utóbb, s indokairól-okairól már nem is engedtetik érdemi szakmai vagy közéleti diskurzus (miközben más ötletek pedig eltűnnek), függetlenül attól, hogy eredetileg milyen, azóta már feledésbe merült rendszernek lett volna eleme és milyen akkor fontos, mára háttérbe szorult gondot orvosolt volna, mint például a négyes metró.

A városfejlesztési tervezés kétségtelenül legizgalmasabb időszaka az 1945–1949-es korszak, amikor a fejlesztők úgy érezték, hogy kinyílt számukra a lehetőségek tárháza, és a korábbi korlátok eltűntével a várostervező végre a szakmai meggyőződését követve és tudásának birtokában alakíthatja pozitív irányba a város és társadalmi jövőjét. E tervek részben a korábbi időszakban kidolgozott tervek aktualizált változatai, de számos radikálisabb elképzelés is megjelent a város modernizálására, a jelentkező kihívások kezelésére és az új társadalmi rend által igényelt szerep, illetve forma megjelenítésére. Az ötvenes évek elejére a tervezők – mintegy elfeledkezvén a társadalmi és politikai környezettől és igényektől –, olyan szerepet igényeltek maguknak, amelyet a politika nem kívánt megadni, s a nagyívű elképzelések helyett inkább a feszegető társadalmi kérdések gazdaságilag kivitelezhető kezelésének útjait várta el tőlük. E vezetők az utókor által elképzelnél kevesebb hangsúlyt

helyeztek a városfejlesztési ideológiákra, mint a nagyobb társadalmi-gazdasági átalakulás kivitelezésére (államosítás, tévesztés, nehézipar fejlesztése, közigazgatás centralizációja és a tanácsrendszer kiépítése). A városfejlesztők mintha a valós folyamatokból és körülményekből egyre inkább kiszakadva dolgoztak volna nagyívű és komplex városfejlesztési és rendezési terveiken, miközben a város valódi irányítói, azaz a párt vezetői és gazdasági erőcentrumok képviselői egyre kevésbé értették e terveket és ezek elfogadásának fontosságát, illetve egyáltalán nem fogadták el annak rájuk is vonatkozó korlátozásait. A tervezők némileg erősebb pozíciója inkább a kötetben foglalt időszak után, a hatvanas-hetvenes évek időszakában jelenik meg, amikor a gazdaság nagyobb teret enged a városfejlesztésnek, illetve a lakáshelyzet megoldására történő igyekezet jelentős építkezésekben öltött testet. Azonban ez az erősödés is inkább virtuális volt, mint valódi; fontosabb gazdasági és állami érdekcsoportok és szervezetek<sup>3</sup> a meglévő szabályozást figyelmen kívül hagyva gyakorlatilag a városfejlesztők által szabályozatlanul, csakis az országos politikára tekintettel tevékenykedhettek.

A város irányítói, főképp a szocialista időszakban, de előtte is, inkább saját elképzeléseik megindoklásához, vagy egyes, szakmai hozzáértést igénylő részletkérdés megoldásához vették igénybe a városfejlesztési szakmát. Utóbbira talán legjobb példa a lakásépítés, illetve talán a közlekedés-szervezés; a lakásépítés esetében a politikai célok, azaz a lakások számának gyors és olcsó növelése állt szemben a tervezők nagyléptékű és ideológiailag vezérelt városátalakító elképzeléseivel, az utóbbi vereségével. Így maradt el a Bazilika környékének reprezentatív térré alakítása, illetve a belváros jelentős részének lebontása és lakóteleppel való beépítése, amely számos más szocialista városban megvalósult. Hasonlóképpen, a nyugat-európaihoz hasonló nagyívű közlekedési fejlesztések, mint a kiterjedt metró- és városi vasúrendszer, elővárosi vasutak hálózata és a mag körüli autópálya-gyűrűk sem, vagy nem úgy valósultak meg, mint ahogy a tervezők elképzelték; ennek inkább egy sokkal gazdaságosabb változata került fokozatosan megvalósításra, amely a belvárosi autópályákat (pl. Rákóczi és Üllői út), illetve a mai csonka villamos- és metróhálózatot hagyta számunkra örökül. A Sipos András által hangsúlyozottan elemzett Nagy-Budapest kérdés kezelésének története az előbbire is jó példát mutat: nagyjából az 1930-as évek második felétől szakmai konszenzus alakult ki az egységesen kezelendő fővárosi térség lehatárolásában (amelyet nagyjából a Fővárosi Közmunkák Tanácsának 1938-ban lehatárolt illetékességi területe jelöl), s ezt minimális változtatással öntötték formába 1950-ben, Budapest új határainak kiterjesztésekor. Ekkor azonban az 1930-as években kidolgozott közigazgatási elképzeléseket, melyek a háború után is a kiterjesztésről szóló szakmai anyagok szerves részeit képezték, mint a szomszédsági egységek és az erőteljesen átrajzolt és megnagyobbított számú kerületek, elvetették, és a nagyfokú centralizáció jegyében azokkal teljesen ellentétes változtatásokat hajtottak végre, megalapozva a mai kerületi rendszert, annak minden bajával és gondjával. Viszont amikor a fejlesztések erősen korlátozott lehetőségeit látva a város vezetése észlelte az ötvenes évek középső harmadában, hogy nem lehetséges az összes fővároshoz csatolt terület városias átalakítása, és ezért egyes, kevésbé fejlett részek lecsatolásának igényével állt elő, gyorsan új város képe bontakozott ki a tervezők munkája nyomán, amelynek megvalósítását a nagyfokú társadalmi ellenállás, és végül az 1956-os forradalom akadályozta meg.

A kötetből végső soron meglehetősen szomorú kép bontakozik ki a városfejlesztési szakmát tekintve, amelynek következtetései nem csupán a városfejlesztők és Budapest történetét tanulmányozók számára tanulságosak.

---

<sup>3</sup> Nagyobb vállalatok, trösztök, befolyásosabb minisztériumok (BM, HM), OTP, stb.