

BUDAPEST VÁROSRENDEZÉSE

NEM olyan könnyű Budapest városrendezési problémáit megoldani, mint ahogyan a tetszetős szabályozási tervek megalkotói gondolják, de távolról sem olyan nehéz, mint azt a csökönyösen maradiak és hivatalból aggodalmaskodók hiszik! Minél mélyebbre hatol az ember a kétségtelenül nagy és bonyolult kérdés-halmazat vizsgálatában, annál világosabbak lesznek a vizsgálódó előtt azok az utak, melyek a gyakorlati keresztülvitel számára járhatók.

A kérdés úgyszólván állandóan napirenden van, — ez a probléma eleven erejének kétségtelen bizonyítéka — egyre több oldalról világlik meg a feladat. A közvélemény tájékozódásának, de a szakkörök állásfoglalásának is igen jó, sok tekintetben elhatározóan fontos szolgálatot tett a szétszórtan jelentkező és részletekre vonatkozó vizsgálódások után a Magyar Mérnök- és Építészegylet városrendezési értekezlete,¹ melyen egységbe markolva vonult fel a telekpolitikától a vároesztétikáig mind az a sok tényező, amely a főváros rendezésének eredőjébe mint elmaradhatatlan komponens kell, hogy összefusson.

Annyit mindenesetre sikerült elérnünk: már az összes mértékadó szakkörök elismerik és belátják, hogy Budapestnek e pillanatban nincs általános, a kor színvonalán álló s a ma előretelkinthető leg-távolabbi fejlődéssel is számoló városrendezési tervezete. Ebből a belátásból fakad azután az a másik, mely szerint ez a mai állapot a főváros jövőendő fejlődése szempontjából igen aggodalmatkeltő.

Ezen a ponton azonban a vélemények szétágazóak. Vannak, akik úgy vélik, hogy egy nagyváros igényei és szükségletei annyira együtt változnak a mával, hogy mindenféle városrendezési terv úgyszólván csak arra a napra érvényes, amelyen elkészült s minden olyan elgondolás, amely évekkal előre számol, tulajdonképpen béklyókat rak a fejlődő, növekvő szervezetre, „rég, kinőtt ruháinak viselésére kényszeríti“ s ezzel a kívánatos fejlődésben egyenesen gátolja is. Ez a felfogás, bár határozottan megállapítható, hogy kisebbségi felfogás, súlyt nyert azért, hogy a főváros városrendezési ügyeinek olyan szakértője adott annak hangot, akinek nagy tudása és évtizedes tapasztalatai kötelességgé teszik a kérdés tárgyilagos megvizsgálását, még akkor is, ha nem kevésbé tekintélyes, gyakorlati szakemberek többsége az ellentétes álláspontot képviseli.

Egészen élére állítva, az tehát a kérdés, lehet-e és helyes-e nagy-

¹ 1930 február 2., 9., 16. és 27-ik napjain, a Magyar Mérnök és Építészegylet mű- és középítési szakosztályai rendezésében.

városok, különösen pedig esetünkben Budapest számára a jövő fejlődéssel is számoló általános rendezési tervet készíteni?

A kérdés egyik felével, hogy lehet-e, gyorsan végezhetünk. Lehet ilyen tervet készíteni, mert már készítettünk is egyszer.¹ Lehet ilyen tervet készíteni azért is, mert fővárosunk fejlődésében és általános viszonyaiban semmiféle olyan jelenségre nem találunk és nem számíthatunk, amely miatt esetünket a világ többi nagyvárosaitól egészen eltérő, abnormis esetnek kellene tekintenünk. A világ többi nagyvárosai pedig időnként igenis megújítják vagy elkészítetik általános rendezési terveiket, mint ahogy utóbbi időben Chicago, Barcellona és Belgrád is elkészítették, illetve elkészítetik. A kérdés másik felére, hogy helyes-e ilyen tervet készítenünk, hasonlóképpen könnyű a válasz. Aki azt állítja, hogy általános rendezési tervek készítése helytelen, sőt bizonyos mértékig veszélyes, annak állítania kell azt is, hogy egyes épületek megtervezése is helytelen. Egy család például, amely megteheti, hogy saját otthonában lakhassék, egy pillanatig sem habozik házat igen is a legpontosabban és legrészletesebben megterveztetni. Pedig egy család élete nem kevesebb, sőt sokkal tágabb körű eshetőségeknek van kitéve, mint egy nagyvárosé! Máról holnapra beállhatnak olyan változások, melyek egész egzisztenciájában fenyegethetik. Mégis, józan számítással s a várható fejlődés komoly mérlegelésével elkészül a kis ház terve, számítva talán a család gyarapodására, számolva a szomszédos telkek várható beépítésére, számítva mindazokra a követelményekre, melyeket a bentlakók egészségi, esztétikai, társadalmi igényei, valamint a fennálló építésügyi szabályzatok előírnak. Mért ne tervezhetnők meg akkor a várost is, a polgárság lakását? Az a körülmény, hogy a magisztrátust nem kötik olyan építésügyi szabályzatok, mint az egyeseket; az a körülmény, hogy a város vezetői . nincsenek a városépítési tervek előzetes bemutatására törvényesen kötelezve, mint az egyesek házépítéseik esetében;² s nem utolsó sorban az a körülmény, hogy a város vezetősége nem kötelezhető arra, hogy az elrontott, az egészségtelenül szabályozott városrészt úgy lebontja, mint ahogy a szabályzatok s így a közérdek ellen vétő egyesek a kifogásolt építményeket saját költségükön lebontani kötelesek: legfeljebb súlyosbítja a vezetők óriási felelősségét s Íratlan törvény nélkül is fokozott erővel kell, hogy arra kényszerítse, hogy nagyvárost pontos tervek nélkül, máról holnapra változó, sokszor inkább a napi politikától, mint a valódi szükségletektől függő behatásokra ne építsünk.

Bizonyos mértékig — de csak igen kis mértékben — érthető volna az aggodalmaskodás, ha Budapest népmozgalma, általános helyzete az ország életében oly képet mutatna, amelyből lényegbe vágó s előre nem látható változások lennének kiolvashatók. A statisztika — még pedig éppen a főváros által mintaszerűen vezetett statisztika — azonban nem ilyen képet mutat, ellenkezően inkább az a helyzet, hogy a

¹ Lásd „Budapest városrendezése“ Magyar Szemle, V. kötet, 316 lap.

² Ez utóbbi körülmény egyébként súlyos hiba, amelyen a dr. Czákó Adolf műegyetemi tanár vezetése alatt álló Országos Középítési Tanács törvényjavaslat-tervezettel szándékozik segíteni, illetve a törvényes intézkedések mielőbbi megtételét előmozdítani.

főváros a háború utáni években mennyiségi fejlődésének bizonyos kulminációját érte el; a főváros kereskedelmi, ipari berendezése, az egyes foglalkozási ágak közt való nagyobb eltolódás, a lakosság fel-duzzadása és elhelyezkedése jelentősebb, előre nem látható változásokkal nem fenyegetnek s általában egészen jó megközelítéssel ki lehet jelölni a főváros szükséges és kívánatos minőségi fejlődésének a jövő 20—25 év alatt követendő útjait. Holnapig érvényes várostervek készítése bizony nem volna okos dolog, de egy negyedszázad fejlődésének irányait józan előrelátással megszabni nagyon is ajánlatos!

Vannak azonban olyan érvek is, melyek egyenesen indokolják ennek a munkának mielőbbi elvégzését. Ezek között is legfontosabb a közlekedésügy követelményeinek előre tekintetbevétele. Amilyen tárgyilagosan megállapítható, hogy például a földalatti gyorsvasút ma még nem volna rentábilis s a fokozódó igényeknek egyelőre különösen az autóbusszközlekedés fejlesztésével megfelelhetünk, ugyanolyan pontosan meg lehet szabni a rentabilitás alsó határát is, amely szükségszerűen közel egybeesik azzal a stádiummal, amikor a közlekedés kérdése gyorsvasút nélkül kielégítően meg nem oldható. A statisztika arra nézve is bizonyos támpontokkal szolgál, hogy a város fejlődésének mai üteme mellett körülbelül mely időpontban válik az egész kérdés aktuálissá? Ha elfogadjuk a szakértők azon véleményét, hogy ez az időpont, mely a pénzviszonyok változásával is szükségszerű összefüggésben van, belátható időn belül bekövetkezik,¹ el kell ismerünk, hogy a város tervében a gyorsvasútra tekintettel nem lenni, valóban vétkes lelkiismeretlenség és mulasztás volna. Teljesen jogos az az aggodalom,² hogy később a gyorsvasút lejárói, stb. számára igénybe veendő területek megváltása az egész tervet megakasztó súllyal nehezedne a vasút rentabilitási számításaira, legjobb esetben sokszorosan túlfizetve jutna hozzá a székesfőváros közönsége oly területekhez, amelyekhez okos előrelátás mellett ma még minimális áldozattal hozzájuthat. Szakemberek véleménye szerint a dörességgel határos a főváros fejlődését a különböző közlekedési kérdéseknek legalább elvi tisztázása nélkül a szabad véletlenre bízni (pályaudvarok kihelyezése, vasúti vonalak kihelyezése, „halálsorompók“!).

További igen fontos érv az általános rendezési terv elkészítésének sürgősen szükséges voltára az is, hogy idegenforgalmi, telekpolitikai, kereskedelmi, közlekedési szempontból kimagasló jelentőségű egyes intézmények helye racionálisan és sikeresen csak egy általános rendezési terv keretei közt plántálható a főváros élő szervezetébe. Célzok a nemzeti stadion, az állandó kiállítási terület, egyes új pályaudvarok, meglévő intézményeink jónéhányának állandóan levegőben lógó végleges elhelyezésének problémájára (központi városháza, Nemzeti Színház, rendőrfőkapitányság, egyes minisztériumok letelepítése a várból stb.) s eféle gondjaink talán érthetővé teszik, mért használtam fentebb a városterv indokolásánál a háztervezés hasonlatát. Ezeknek

¹ Dr. Méhes Emil szerint.

² Sztrókay István, a Beszkárt nemrég nyugalomba vonult vezérigazgatóhelyettese adott hangot ennek az aggodalomnak.

az intézményeknek jó elhelyezése nagyon hasonlít ahhoz a művelethez, amikor az egyes ember a maga házának megfelelő jó beosztását, a hivatása teljesítése szempontjából legelőnyösebb berendezését biztosítani igyekszik.

Ha a fentiek alapján belátható, hogy általános szabályozási terv nélkül dolgozni helytelen, sőt veszélyes és káros, következik az a kérdés, hogy hát ki készítse, vagy készíttesse el ezeket a terveket? Meg kell jegyeznünk, hogy ez a kérdés kevésbé fontos. A főváros közönségének érdekei szempontjából közömbös az, hogy mely fórum szerzi be az új városrendezési tervet, csak az a fontos, hogy a munka a kor színvonalán álló s az összes követelményekkel számoló legyen. Minthogy a kérdésben a legkülönbözőbb hatóságok vannak érdekelve (pl. Máv., pénzügyminisztérium stb.), kézenfekvő az a gondolat, hogy a terveket egy magasan álló fórum szerezzé be s megemlíthető az is, hogy statútumai szerint a Székesfővárosi Közmunkák Tanácsa volna illetékes a munka elvégzésére.¹ Felesleges viszont talán hangsúlyozni, hogy ezt az évtizedekre kiható fontos munkát csak az összes érdekelt fórumok közös jóindulata és igyekezete mellett lehet kielégítően elvégezni s különösen a magisztrátus és a közmunkatanács megértő összműködésére van feltétlen szükség. Bizonyos jelek arra mutatnak, hogy az ezirányban támasztott remények utóbbi időben nem egészen alaptalanok. Az azonos cél és a tárgyilagos városrendezés-tudományi szempontok mindenesetre közös nevezőjét képezhetik a fennforogható divergenciáknak. Az év folyamán valószínűleg megélenkülő kommunális politika is aligha fogja programjából kifejezteni a székesfőváros közönségének ezt a vitális fontosságú problémáját s ez bizonyos mértékig kívánatos is. Véleményünk szerint ebben a kényes időpontban résen kell államok mindazoknak, akik az ügyet komolyan szívükön viselik, mert ha a kérdés az igen alacsony szintjén mozog a fővárosi pártpolitikai huzavonák közé keveredik, ember legyen, aki azt onnan ismét a megvalósítás útjára tereli, s biztosítani tudja az efféle munka számára nélkülözhetetlen nyugodt és tárgyilagos légkört.

Feltételezve azt, hogy a munka a kívánatos keretek közt megindulhat s elképzelve, hogy a két leginkább illetékes fórum, a Székesfővárosi Közmunkák Tanácsa és a Főváros egyaránt beleviszik a munkába jószándékukat és tudásukat, bizonyos aggodalommal kell az utóbbinak szerepére gondolnunk. A főváros közönségének jelentősanyagi és egyéb érdekei azt kívánják, hogy azok képviselője elsősorú, műszaki apparátusra legyen bízva, ezzel szemben általános és régi a panasz, továbbá tárgyilagosan is megállapítható, hogy a székesfőváros egyébként kiváló műszaki apparátusát munkájában súlyos defektusok hátráltatják.² Valósággal képtelen s mindenféle „adminisztráció racionalizálást” megcsúfoló az az állapot, amelyben a magisztrátus szakemberei nehéz munkájukat végezni kénytelenek s csodálatos, hogy a jelenlegi viszonyok közt dolgukat olyan súlyosabb hibák és következmények

¹ A Tanács jelenlegi elnöke, Rakovszky Iván tudtunkkal az előkészületeket meg is kezdte.

² Ezeket a kifogásokat Dorner Gyula miniszteri tanácsos, fővárosi törv. hat. bizottsági tag fejtette ki részletesebben.

nélkül képesek ellátni, amelyek a viszonyokkal kevésbé ismerős publikum általános felháborodását váltanák ki. Egy pillantás a főváros költségvetésének szerkezetére, sok mindent könnyen megmagyaráz. Budapest műszaki kérdései és mindazon kérdések, amelyek városrendezéssel szorosan kapcsolatosak, úgyszólván az összes ügyosztályok közt vannak szétdobálva, de legszorosabban véve is az Út és csatorna-építési (II), a Városépítés és tűzrendészeti (III), a Közgazdaság és Közlekedési (V), a Köz jótékonyosság, szociálpolitika és közművelődési (IX) és Városgazdasági (XI) ügyosztályok adminisztrációján keresztül kell vándorolnia, míg az elintézéshez ér, nem említve azt az esetet, amikor az „önálló vagyonekezelésű intézmények“ is érdekelve vannak. Nagyon természetes, hogy a felelősség is mindazokon a közbeeső lépcsőkön oszlik meg, amelyeket az ügy közben érint, hogy mire a tanács előtt valójában felelős személyekig ér, az legfeljebb nyomokban mutatható ki. Jogos és alapos az az elég régi, utóbbi időben élénkebben is tárgyalt panasz, hogy a főváros városrendezési kérdései tulajdonképpen személyes felelősség nélkül intézteinek, mert az esetleges hibákért közvetlenül a polgármestert felelősségre vonni nem igazságos és nem méltányos. Jellemző, hogy egészen a legutóbbi időkig a városrendezési ügyeket külső, megbízott szakértő intézte, aki tehát javaslatokat tett, véleményeket mondott s akinek a javaslatai és véleményei alapján mások és többen viselték az intézkedésért a felelősséget.

Ebből a lehetetlen és a főváros közönsége szempontjából káros és veszélyes helyzetből egy kivezető út van: a főváros műszaki adminisztrációjának teljes átszervezése és felelős műszaki alpolgármester vezetése alá való rendelése. Az új fővárosi törvény nemcsak hogy nyitott ajtót hagy, de egyenesen kinyitotta az ajtót ennek a fontos reformnak a megvalósítása előtt s azt közérdekből meg is kell valósítani.

Még egy momentum van, amely a városrendezés keresztülvitele szempontjából mérlegelendő volna. Tulajdonképpen már a közlekedésügy tárgyalásánál meg kellett volna említeni azt, hogy a főváros és a környező ú. n. elővárosok érdekei és céljai mennyire szoros összefüggésben állanak egymással. A Budapestről kivezető vízi és országutaknak egészen rendezetlen kérdése¹ például nemcsak a főváros és a Közmunkatanács, de az összes érdekelt szomszédos helységek (Albertfalva, Budafok, Római fürdő, Rákospalotaújfalu, stb., stb.) összeműködésével oldható meg. De nemcsak a közlekedésügy, hanem a lakáskérdés, a közüzemek és a telekpolitika kérdései is olyanok, hogy nagyszabású és előrelátó városrendezést a főváros autonómiájának politikai határait szorítkozva nem végezhetünk. Ez olyan fontos probléma, amelyet nem közvetlenül városrendezési szempontból ugyan, hanem általánosságban már sokszor és elég behatóan tanulmányoztak. „Nagy-Budapest“ a gyűjtőneve és elméletileg ideális megvalósítása ennek a problémának, amikor is a kapcsolatos környező autonómiák valamilyen formula alapján beolvadnak a fővárosba, amely utóbbinak közigazgatási keretei ezáltal messze kitolódnak. Ismeretesek azok az okok, —

¹ A Mérnök Egylet értekezletén dr. Möller Károly, Weichinger Károly tárgyalták ezt a kérdést.

főként politikai természetűek — amelyek miatt „Nagy-Budapest“ eszméje egyelőre elmélet kell hogy maradjon. Felmerül azonban a kérdés, hogy vajjon nem lehetne-e oly megoldást találni, amely az egyes érdekelt autonómiák politikai kereteit változatlanul hagyná, de viszont biztosítaná az egységes irányítást a városrendezés azon ügyeiben, amelyeknél az említettek érdekei kimutathatóan és elismerten közösek. Minthogy az efféle gondolatokat nálunk elsősorban az autonómiák sérelme, vagy nem sérelme szempontjából szokás megítélni, két példát említhetünk fel tárgyilagos meggondolásra. Az egyik példa külföldi, a másik itthoni. Ha megnézzük a Preussisches Baupolizeirecht¹ erre vonatkozó szakaszait, azt vehetjük észre, hogy a Ruhr-vidéki szénterületen fekvő nagy német városoknak egész sora közös és egységes építésrendőri vezetés alatt áll. A Ruhr-vidéki szénterület ugyanis keresztül-kasul van támázva a föld alatt, egyik városban nyúó tárnák elágaznak más városok határai alá. Ezek az egymásba ágazó és szövődő tárnarendszerek tették szükségessé minden építési, tehát a talajt is megmozgató munkának közös rendszabályozását. Ugyanilyen egymásbafonódó, de földfeletti rendszere a közös érdekeknek kapcsolja össze a fővárost környező elővárosaival, s ha Dortmund, Essen, Bochum és Duisburg nem látták autonómiák sérelmét a közös építésrendőri igazgatásban, vajjon nem joggal feltehető-e, hogy Albertfalva, Pesterzsébet és Rákospalotaújfalu is megértenék és megértéssel fogadnák a városrendezés közös platformján való központi irányítást?²

A másik példa itthoni, egyenesen házi példa: magának a Közmunkatanácsnak a példája. Amikor a tanácsot az 1870. X. törvénycikk életre hívta, mindjárt megalakításakor két autonómiának, az akkor még nem egyesült Pestnek és Budának közös és egységes fejlesztését bízta rá, amint láttuk, teljes sikerrel. Kézenfekvő a gondolat, hogy ha a terület, mely rendezésre, szabályozásra szorul, megnagyobbodott, akkor nagyobbítsuk meg annak a szervnek is a hatáskörét, amelynek gondjaira a főváros fejlesztését bíztuk. A Székesfővárosi Közmunkák Tanácsa hatáskörének kiterjesztése az érdekelt és pontosan megállapítandó területre egy egyszakaszos törvénnyel elintézhető s ezáltal a városrendezés keresztülvitelének fontos akadályai és nehézségei megszüntethetők.

Új, korszerű, általános városrendezési terv készítése, ezen munka elvégzésére egyik fontos faktorként felelős vezető alá helyezett és átszervezett fővárosi műszaki adminisztráció és végül a fővárossal szervesen összefüggő területekre is hatáskörrel felruházott Közmunkatanács: ezek a legfontosabb konkrét tennivalók a városrendezés keresztülvitelére.

PADÁNYI GULYÁS JENŐ

¹ Dr. jur. Constanz Baltz: „Preussisches Baupolizeirecht.“ II. Teil, Landesrechtliche Bestimmungen für den Siedhmsrband Ruhrkohlenbezirk. (29. XII. p.)

² Nincs terünk e helyen azokkal a rendszerekkel foglalkozni, amelyeknek segítségével London, New York, Berlin a maguk terjeszkedését közigazgatási reform útján megoldották, sem Nagy-Párizs törekvéseinek ismertetésére. Megemlítjük csak, hogy az angol, Joint committee“-k és a német „Zweckverband“-ok is példát mutatnak arra, hogy bizonyos autonómiákkal rendelkező városrészek tisztán technikai és gazdasági közös ügyeiket közös szervre bízhatják.