

EÖTVÖS LÓRÁND TUDOMÁNYEGYETEM

TERMÉSZETTUDOMÁNYI KAR

BSc. SZAKDOLGOZAT

**BUDAPEST TERÜLETÉNEK FEJLŐDÉSE  
1945-TŐL NAPJAINKIG**

*Készítette:*

**BALÁZS PÉTER**

Földtudományi BSc. Térképész – Geoinformatikus szakirány

*Témavezető:*

**FARAGÓ IMRE**

mérnök tanár

ELTE IK Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék



2011. MÁJUS 15.

# Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék	2
Bevezetés	4
1. A mai Budapest földrajzi és történeti leírása	5
1.1. Fekvése, földrajzi adottságok .....	5
1.2. Kialakulásának rövid története .....	6
2. A beépítési kategóriák és övezetek bemutatása	10
2.1. Budapest városszerkezete .....	10
2.2. Budapest beépítési övezetei – 1990 .....	11
3. A városépítési hatóságokról a két világháború között	14
Budapest a két világháború között	14
4. Budapest 1945–1990	19
4.1. A városépítési hatóságok 1945 után .....	19
4.2. Városépítési revízió 1945 és 1948 között .....	19
4.3. A tervezőszervezetek tevékenysége 1948–1960 .....	23
4.4. A tömeges lakásépítési koncepció 1960–1975 .....	27
4.5. Az agglomeráció rendezési koncepciója 1975–1990 .....	30
5. Budapest 1990–2010	33
5.1. A rendszerváltás küszöbén (1989) .....	33
5.2. Az első ciklus (1990–1994) .....	34
5.3. A második ciklus (1994–1998) .....	38
5.4. A harmadik ciklus (1998–2002) .....	41
5.5. A negyedik ciklus (2002–2006) .....	44
5.6. Az ötödik ciklus (2006–2010) .....	45
5.7. A főváros jövője (2010– ) .....	47

Összefoglalás	49
Ábrák forrásai	50
Irodalomjegyzék	51
Köszönetnyilvánítás	52
Melléklet	53
Nyilatkozat	65

# Bevezetés

A dolgozat célja Magyarország fővárosának, Budapest területi fejlődésének elemzése, bemutatása. Az időbeliség visszamenőleges lehet az őskorig (ezt lehetővé teszi a mellékletben feltüntetett kronológia), de konkrétan a második világháború befejezésének évétől mutatom be a város újjáéledését egészen napjainkig. A várostervezést és városépítést jelentősen befolyásoló tervező és vezető szervezetek nélkül nem lehet vizsgálni a különböző korszakok történéseit. Előzményként felelevenítem a két világháború közötti állapotot, amely valamilyen szempontból „origóként” számított a város további fejlődésében. Elemzem a dolgozatban az 1945 utáni újjáépítési korszak lehetőségeit, terveit. Részletezem a tanácsrendszer alatt megváltozó várostervezői szervezetek átalakulását, tevékenységeit, terveit és eredményeit. Végül objektíven vizsgálom a rendszerváltás utáni korszak jellemzőit, hogy az önkormányzatiság mellett lehetséges-e egységes várospolitikát, várostervezést folytatni, valamint felvázolom a főváros kilátásait, jövőjét.

Budapest fejlődését és az arra irányuló terveket a korszakolt fejezetekben térképekkel igyekszem illusztrálni, felhasználva az akkori várostervező szervezetek terveit, elképzelését, koncepcióit. Témaválasztásomat nagyban befolyásolta a földrajz, a térképezés, a történelem és várostörténet iránti érdeklődésem.

# 1. fejezet

## A mai Budapest földrajzi és történeti leírása

### 1.1. Fekvése, földrajzi adottságok

Magyarország fővárosa, Budapest a Föld északi féltékén, Közép-európában fekszik (mérési középpontja a X. kerületi Martinovics téren van). Földrajzi koordinátákkal megadva az északi szélesség  $47^{\circ} 29' 56.26''$  és a keleti hosszúság  $19^{\circ} 02' 26.73''$ -n fekszik.

A Duna két partján, az Alföld és a dombvidékek találkozásánál terül el. Természetföldrajzi adottságai révén a világ egyik legszebb fekvésű fővárosának tartják.

Jelenlegi területe  $525,16 \text{ km}^2$  (közigazgatási határáig figyelembe véve), ideszámítva még a körülvevő 81 agglomerációs települést. Buda és Óbuda  $173,2 \text{ km}^2$ -t, Pest  $352,4 \text{ km}^2$ -t foglal magába. Észak-déli irányban 25, kelet-nyugati irányban 39 km kiterjedésű. Legmélyebb pontja a Duna szintje (96 m közepes vízállásnál), legmagasabb pontja a János-hegy (529 m). A Duna 28 km hosszan szeli át észak-déli irányban, így tökéletesen elkülöníti a két nagy városrészt, azaz a Duna jobb partján magaslik a Budai-hegység, bal partján pedig a Pesti-síkság húzódik, amelyet északkeletről a Gödöllői-dombság lankái öveznek.

Szigetei: Csepel-, Margit-, Óbudai (Hajógyári)-, Szentendrei-sziget.

Budapest világörökségi helyszíneként elismert látnivalói a Duna-part látképe és a Budai Várnegyed, valamint az Andrássy út és történelmi környezete. A főváros számtalan egyéb látnivalója között nemzetközi viszonylatban is különleges műemlékek, templomok, kastélyok, ókori, középkori és török kori emlékek, barokk, klasszicista, romantikus, neoreneszánsz, eklektikus és szecessziós stílusú középületek és lakóházak, 223 múzeum és galéria, történelmi hidak, valamint a köztéri szobrok és emlékművek sokasága található. Évente kb. 2,3 millió turista választja úticélnak.

(Dr. Vitéz–Pap, 1961)

(<http://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest#F.C3.B6ldrajz>)

Fekvéséből eredendő szerepköreit ezek alapján sorolhatjuk fel:

- az ország politikai, művelődési, ipari, kereskedelmi és közlekedési központja, valamint nevezetes gyógyfürdőváros,

- az Európai Unió nyolcadik legnépesebb városa (1 721 556 fő),
- Buda helyzetét illetően tökéletes lakó- és pihenőövezet,
- Pest az igazgatási, kereskedelmi és ipari központ funkcióját tölti be, emellett nagy lakóterületekkel és szórakoztató létesítményekkel rendelkezik,
- az északi és déli városrészek a gazdasági övezeteket jelölik ki.



**1. ábra Budapest látképe**

## **1.2. Kialakulásának rövid története**

Ezen a vidéken már az őskorban is voltak emberi települések, az elsők az i. e. 50 000 körül a mai érdi fennsíkon alakultak ki, később i. e. 8000 körül a Remete-barlangban, a mai II. kerületben.

Azonban városi múltja az ókorra nyúlik vissza. A Gellért-hegy, a Tabán és a Víziváros területén kelta települések nyomaira leltek. Óbuda területén az 1. század második felében jött létre a kelta alapítású, de latin néven megismert Aquincum római katonaváros és polgári település, amely az 5. századig maradt fent, mint az Kr. u. 103-ban kettéosztott Pannónia tartomány közül Alsó-Pannónia (Pannonia-inferior) székhelye. A sorozatos „barbár” támadások miatt a rómaiak a Duna bal partján is erődöt építettek, amellyel letették a későbbi Pest város alapjait (Contra-Aquincum). A Római Birodalom bukását egyaránt okozó népvándorlási hullám folyamán Aquincum és területe a hun, a keleti gót, majd a kelet germán, longobárd és avar népek fennhatósága alá került.

A 9. század végén (895–900) a honfoglaló magyarok vették uralmuk alá a Kárpát-medencét, és letelepedésükkel erős államot hoztak létre. A honfoglalást követően valószínűleg Óbuda környékén volt Árpád fejedelem szállása, és ez a település az Árpád-korban is fontos központ maradt. Az 1241–1242 közötti tatárjárás során sok más település mellett Pest és Buda is súlyosan megrongálódott, ezután kerülhetett sor a középkori várak

újjaépítésére, megerősítésére. 1247 és 1265 között Árpád-házi IV. Béla király építtette fel az első királyi várat a Duna jobb partján fekvő Várhegyen, mely körül kialakult a középkori Buda polgári városa.

Az elkövetkezendő évszázadokban az Anjou-házi uralkodók és Luxemburgi Zsigmond király idején a város az ország nem csak politikai, de gazdasági és kulturális központjává nőtte ki magát, a különböző jogok megítélése, az 1389-től működő óbudai egyetem és az 1418-tól épülő Friss palota révén. A 15. század közepétől, Hunyadi Mátyás király alatt a humanista műveltség egyik európai fellegvárává vált, ekkortól számíthatjuk Budát, mint főváros, ugyanis előtte Esztergom, Fehérvár (a mai Székesfehérvár) és Visegrád viselte e címet. Nem feledkezhetünk meg Pestről sem, ami jelentős kereskedővárossá fejlődött.

A katonailag megtört állam belső területeit és egyúttal Budát is a törökök megszállták 1526-ban. Rövid 15 év alatt Buda még háromszor cserélt gazdát, végül 1541-ben csellel elfoglalva a törökök közel másfél évszázados uralmuk alá vonták, és berendezték vilájetük központjává. A város arculatát a muzulmán hagyományokhoz igazították, ekkor épültek ki a Király- (1566–1570) és a Császár-fürdők (1571–1572), bazárok, dzsámik.

Pestet és Budát – a Szent Liga segítségével - a Habsburgok véres háborúban foglalták vissza a törököktől 1686-ban, amelynek ára a két város teljes pusztulásával járt. A városi élet csak a 18. század során kezdett ismét kibontakozni, újkori fejlődését Mária Terézia alapozta meg, amikor Pozsonyból ide költöztette a királyi intézményeket és Nagyszombatról a Pázmány Péter alapította egyetemet. Megemlítendő még, hogy a királynő uralkodása idején kezdték meg a Városliget fásítását (1755), megnyílt az 1. postahivatal Budán (1762), hajóhíd épült Pest és Buda között (1766), megalakult Terézváros (nevét Avilai Szt. Terézről kapta, 1767), bevezették a közvilágítást és a mai VIII. kerület területét Józsefvárosnak nevezték el.

A nagymértékű fejlődés csak a 19. század első felében a reformkor idején indult meg, amikor Pest az ország kulturális és gazdasági központja lett, ami magyarázható az ország nagyarányú iparosodásával. Ez időben lejt-méretezték Pestet (1810), megalakult Újpest (1836) és a korszak jelképeként megépült a két várost összekötő Széchenyi lánchíd (1839–1849). Az 1848-as forradalmi események során Pest-Buda az ország fővárosa lett.

A szabadságharc bukását követő osztrák elnyomás és megtorlás egy időre megakasztotta a fejlődést. A kiegyezést (1867) követően a világvárosi növekedés kezdődött meg. 1873-ban Buda, Óbuda és Pest egyesítésével létrejött gróf Széchenyi István álma, Budapest. Ezzel a lépéssel párhuzamban a fővárost tíz kerületre osztották fel és megkezdődött a déli összekötő vasúti híd építése. Budapest Európa leggyorsabban növekvő városa lett, a lakosság 20 év alatt megduplázódva a századfordulóra közel háromnegyed millióra duzzadt. Ekkor alakult ki a

mai belváros képe, a hidakkal (Margit, Ferenc József és Erzsébet hidak), körutakkal, modern közlekedési hálózattal, Európa első Nagy-Britannián kívüli földalatti vasútjával, a belső és külső kerületekkel, az Országházzal (1885–1904) és a többi országos középülettel (Nyugati pályaudvar 1877-ben, Keleti pályaudvar 1884-ben).

A 20. században az ország szinte minden meghatározó eseménye a fővárosban zajlott. A második világháború végén a város súlyos csapásokat szenvedett. Az 1944-es német megszállást követő 102 napig tartó, szovjet vezetésű ostrom rengeteg vér- és épületáldozatot követelt. A város épületeinek jelentős része romba dőlt, és valamennyi hidat felrobbantották. Legnagyobb károkat a város építészeti kincsekben leggazdagabb területei szenvedték el, mint a Belváros és a Várnegyed. A károk teljes helyreállítása a mai napig nem fejeződött be.

Az újjáépítés évei után történetében új fejezet nyílt 1950. január 1-jén életbe lépő Nagy-Budapesti törvény (1949. XXVI. tc.) által. Ez azt jelentette, hogy az akkor 14 kerületből álló Budapesthez 23 környező, addig önálló települést csatoltak (7 várost és 16 nagyközséget), aminek révén létrejött Nagy-Budapest. Az 1950-es években a sztálinista elnyomás nehezedett a budapestiekre, ami az 1956-os forradalom kitöréséhez vezetett és annak utcai harcai rázták meg a várost.

Az 1960-as évektől a Kádár-rendszer „puha diktatúrája” alatt élte Budapest második nagy fejlődési korszakát (nagy mértékű lakótelep-építési programok, az aluljárók és a 2-es metró állomásainak építése). 1970-ben átadták az első metróvonalat. Sorra épültek a nagy lakótelepek, és az ország minden területéről újabb százazrek költöztek a fővárosba (a tsz-esítésnek tulajdoníthatóan), amelynek lakossága az 1980-as évekre elérte a 2,1 millió főt. Az 1989-es rendszerváltás óta a lakosság száma jelentős csökkenésnek indult, aminek oka részben a fővárosiak tömeges kiköltözése az agglomeráció településeire.

A parlamenti választásokat követően 1990 őszén megtörténtek az önkormányzati választások. A fiatal városvezetésre a szovjet laktanyák, a munkásmozgalmi hősökről elnevezett szobrok felszámolása, az elhanyagolt épületek és a leromlott infrastruktúra felújítása, a lerombolt és elveszett emlékek rekonstruálása várt. Az új városépítők a száz évvel ezelőtti elődeik munkáját folytatták tovább. 1994-ben létrejött a főváros XXIII. kerülete (Soroksár) a XX. kerületből való kiválással, új híd épült a Dunán (Lágymányosi), megújult az Andrássy út, a Nagykörút a budai és a pesti oldalon is, és az ezredfordulóra a Hungária körutat is felújították. A külső negyedek ipartelepei megszűntek, helyükön bevásárlóközpontok emelkedtek. A fővárost egykor elcsúfító foghíjtelkeken pedig irodaházak és bankok épültek. A főváros támogatási rendszert hozott létre az értékes lakóépületek rekonstrukciójára, és egyre fontosabb lett a műemlékvédelem is. Az újjászületési hullám nem



kerüli el a színházakat, fürdőket, múzeumokat, könyvtárakat, parkokat, utakat, felüljárókat, közlekedési eszközöket, valamint az egészségügyi és szociális intézményeket sem.

Kevésbé látványos eredmény ugyan, de az infrastruktúra fejlesztésére is sok gondot fordított a főváros. Az útfelújításokkal párhuzamosan sorra cserélik az útburkolat alatt futó előregedett vezetékeket, csöveket. Budapest pezsgő nagyvárossá alakult ismét. Történelmi kávéházak nyílnak meg újra, vagy szépülnek meg, galériák, alternatív színházzóhelyek alakulnak, és egymást követik a kulturális fesztiválok is. A város újra méltó központja lett az országnak, s az Európai Unióhoz való csatlakozásunkkal (2004) könnyen a régió központjává is válhat. Uniós támogatású beruházásokból épülnek újjá a 2000-es évek idején a város előregedett negyedei, építik ki a 4-es metró szakaszait és megállóit, újítják fel a Kiskörutat és a Margit hidat, valósul meg a Budapest Szíve Program a Belváros megújulásáért, és épült meg a régóta tervezett, módosított, várt M0-s körgyűrű keleti szektora a főváros tehermentesítését elősegítve.

(<http://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest#F.C3.B6ldrajz>)

(<http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=tortenelem>)



2. ábra Barabás Miklós: A Lánchíd alapkövetétele (1864)

## 2. fejezet

### A beépítési kategóriák és övezetek bemutatása

A főváros beépítési övezeteinek jelenlegi felosztása közel egy évszázados városfejlődés eredménye. E mellé párosul, hogy a főváros közigazgatása olykor szükségszerűen módosult. A fejezetben részletezem Nagy-Budapest kialakult és fejlődő övezeteinek beépítési jellemzőit párhuzamban szerepköreivel és a népesség megoszlás függvényében.

#### 2.1. Budapest városszerkezete

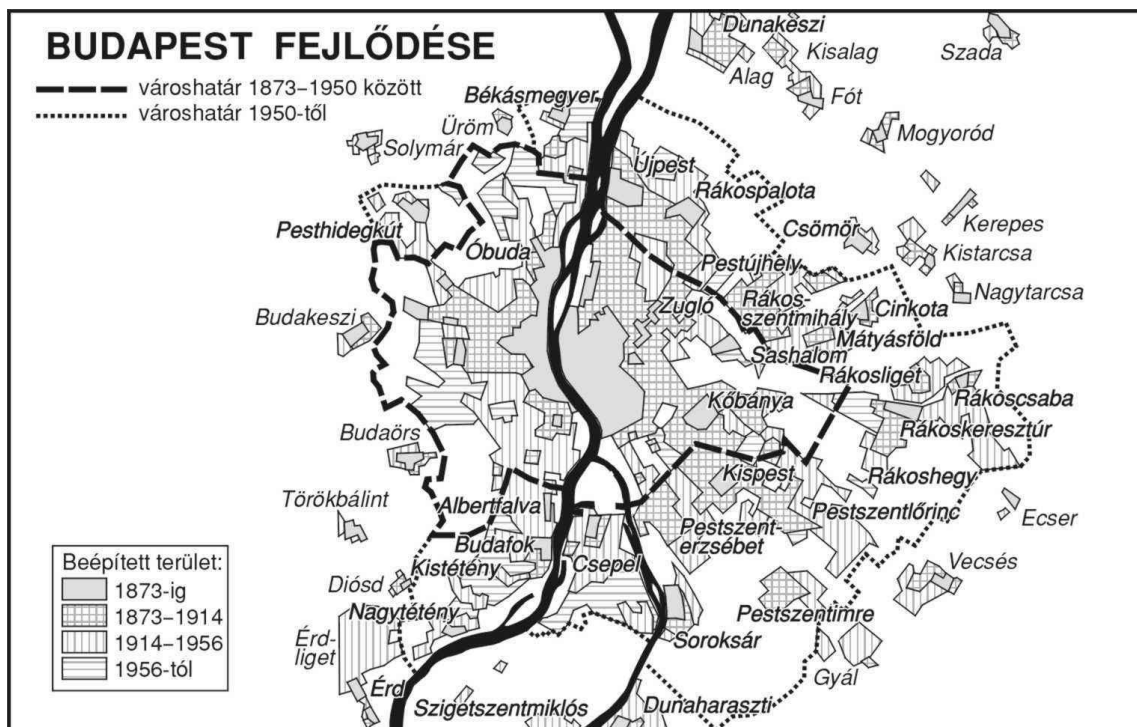
A fővárosnak eredetileg tíz kerülete volt, melyeket 1873. november 17-én az egységes Budapest, Buda, Óbuda és Pest városrészek egyesítésével hoztak létre. Buda és Óbuda területén három, és hét pedig Pest területén feküdt. A városszerkezet és a népesség változásait figyelembe vevő, a fővárosról szóló 1930-as új törvény négy új kerületet hozott létre, 2-2 Budán és Pesten. A metropolisz életében új fejezet nyílt 1950. január 1-jén, hét megyei város és tizenhat nagyközség csatolásával megszületett Nagy-Budapest, létrehozva Közép-Európa legnagyobb és legnépesebb városát. A kerületek száma ekkor 22-re nőtt, és egyúttal a korábbi kerületek határai is jelentősen megváltoztak. A rendszerváltás után, 1994 óta Budapestnek 23 kerülete van, a XX. kerületből való kiválásának révén létrejött a XXIII. kerület (Soroksár). A kerületeket létrehozásuk óta az óramutató járásával megegyező irányban számozzák, belülről kifelé szélesedő körben. Mivel a kerületek jogosultak saját önkormányzatukra, így saját elnevezésükre is, ezáltal egy kerületnek két hivatalos neve van pl. Budapest főváros XVI. kerület (ez az államigazgatási helynév) Cinkota–Rákosszentmihály (ez pedig az önkormányzat saját neve). (<http://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest#F.C3.B6ldrajz>)

A város vérkeringését jelentő koncentrikus, kör- és sugárutas közlekedési hálózata nagymértékű fontossággal bír a város területi fejlődését illetően, mely a 19. és a 20. század fordulója körül kezdett kialakulni. A körutaknak nem csak forgalmi szerepük van, hanem nagyon jól lehatárolják/elválasztják azt a négy általánosan ismert övet, melyek a városban betöltött funkciójukat jelölik.

Meghatározunk ezek szerint:

- belső munkahely övet
- belső lakóhely övet
- külső munkahely övet
- és külső lakóhely övet.

A négy öv mellett még idesorolunk egy ötödiket, az agglomerációs öv definiálásával. Az övek segítségével részletezni tudjuk a beépítettség övezeteit, ezen belül is a lakóövezeteket.



3. ábra Budapest területi fejlődése 1873-tól napjainkig

## 2.2. Budapest beépítési övezetei – 1990

A KSH készített az 1990-es népszámláláshoz egy városrendezési körzet-soros és egy számlálókörzet-soros adatbázist. A számlálókörzet-soros adatbázist úgy állították össze, hogy a főváros 15 ezer számlálókörzetét kilenc övezetbe sorolták /a kerületi tanács alkalmazottai/, méghozzá a KSH által megállapított kritériumok alapján. A besorolást megkönnyítette, hogy ezek a kritériumok a terület fizikai megjelenésére vonatkoztak. Ennek fényében mutatom be az övezeti besorolást és jellemzőit. (Csanádi, 2010)

1. *Hagyományos zárt beépítésű lakóövezet a régi belvárosban (a városmagban):*  
Ide soroljuk a zárt utcásoros, középmagas beépítésű, nagyrészt 4-6 emeletes lakóépületekből álló övezeteket, melyek a történelmi városközpontban helyezkednek el. Itt találhatóak a város régi közintézményeinek épületei.
2. *Hagyományos zárt beépítésű lakóövezet NEM a régi belvárosban:*  
Az előző kategóriában definiált lakóövezetet többnyire körülvevő övezet, amelyre szintén jellemző a zárt beépítés.
3. *Vegyes lakó-ipari körzet:*  
Lakóépületek és kisebb-nagyobb ipari üzemek által beépített terület. A beépítés lehet utcásoros is. A lakóépületek szintmagassága változó lehet, nem alkotnak telepet.
4. *Lakótelep I.:*  
Középmagas beépítésű, általában 3-4 emeletes, leggyakrabban hagyományos falazatú és szerkezetű, zöldterületekkel tagolt lakótelep.
5. *Lakótelep II.:*  
Többnyire magas beépítésű, általában tízemeletes szalagházakból és toronyépületekből álló lakóházak együttese, amelyek házgyári technológiával készültek. Jellemző a magas lakássűrűség.
6. *Zöld- és üdülőövezetek:*  
Idesoroljuk az alacsony beépítésű, általában 1-3 szintes kertes villák, üdülőépületek, vagy/és társasházak övezetét, valamint az üdülésre, hétvégi pihenésre is használt zártkertek területeit.
7. *Családi házas lakóövezet, kertváros:*  
A városok központjától távol eső, esetleg önálló központtal is bíró lakóterület, ahol a leggyakoribb épületforma a családi ház. Idestartoznak a nagyvároshoz csatolt falvak is, ha építészetileg megtartották a falusi, kertes családi házas jellegüket.

8. *Üzemi lakóövezet (kolónia, telep, majorság):*

Eredetileg ipari üzemek, bányák, vasút vagy mezőgazdasági üzem munkásai számára épült, általában földszintes, gyakran soros beépítésű lakóépület-együttes.

9. *Egyéb lakóövezet:*

Idetartoznak az előzőkbe nem sorolható területrészek, a városok külterületén lévő tanyák vagy a szociális szempontból nem megfelelő lakóterületek (lebontandó, ideiglenes jellegű telepek, putrik, cigánysorok, barlanglakások stb.).

## 3. fejezet

### A városépítési hatóságokról a két világháború között

A második világháború végéig a fővárosban az építészet és a városrendezés elsőfokú hatósága a Budapest Székesfőváros, másodfokú hatósága a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) volt. Az építési és a városrendezési ügyekkel a főváros két ügyosztálya foglalkozott. A XIII. Magasépítési Ügyosztálya tervezte és terveztette meg a főváros építkezéseit, és ezeknél mondhatni a „beruházó” szerepét töltötte be. A III. Városrendezési és Magánépítési Ügyosztály járt el a főváros részéről, amely engedélyezte az építkezéseket, készítette a városrendezési terveket (ezeket a Főváros Közgyűlésének jóváhagyó határozata tette jogérvényessé).

Az építési engedélyezési eljárás alapja az FKT által megalkotott, 1940-ben életbe lépett *Építésügyi Szabályzat Budapest Székesfőváros területére* volt. E szabályzat a főváros beépítésre szánt területét tíz övezetre osztotta fel. Öt ún. zárt sorú és négy ún. szabadon álló övezetre és egy kizárólag iparüzemek céljára kijelölt övezetre. Az egyes övezeteket a beépítés fokozata szerint különböztette meg. A zárt sorú övezetekben az ún. keretes beépítési mód volt. Meg kell említenünk még, hogy a városrendezési hatóságok telekpolitikát is folytattak. Ehhez a telekfelosztások, útszabályozások nyújtottak lehetőséget. (Preisich, 1998)

### Budapest a két világháború között

Az első világháború előtt a főváros növekedésének súlypontja áthelyeződött a város környéki területekre. Népeisége 1870 és 1920 között megtriplázódott, eközben a város peremterületének népessége tizenötszörösére növekedett. Ekkorra a peremvárosok és a falvak gyakorlatilag összeépültek Budapesttel. Így a két világháború közötti főváros területe „kinövésének” küszöbén állt 1930-ra. Kaffka Péter, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának elnöke, a főváros terjedését gátló akadályok kiküszöbölésére jó megoldásnak találta, az ez időben tervezett két új híd (Boráros téri és az Óbudai) mielőbbi felépülését. Azonban problémát jelentette az, hogy a hatóságok rendszabályokkal szorították vissza a fejlődést. Felmerült az „új építészet” támogatóinál, pontosabban a CIAM magyar tagjainál (Modern Építészet Nemzetközi Kongresszusa), hogy a népesség növekedés folyamatát és a Budapesten

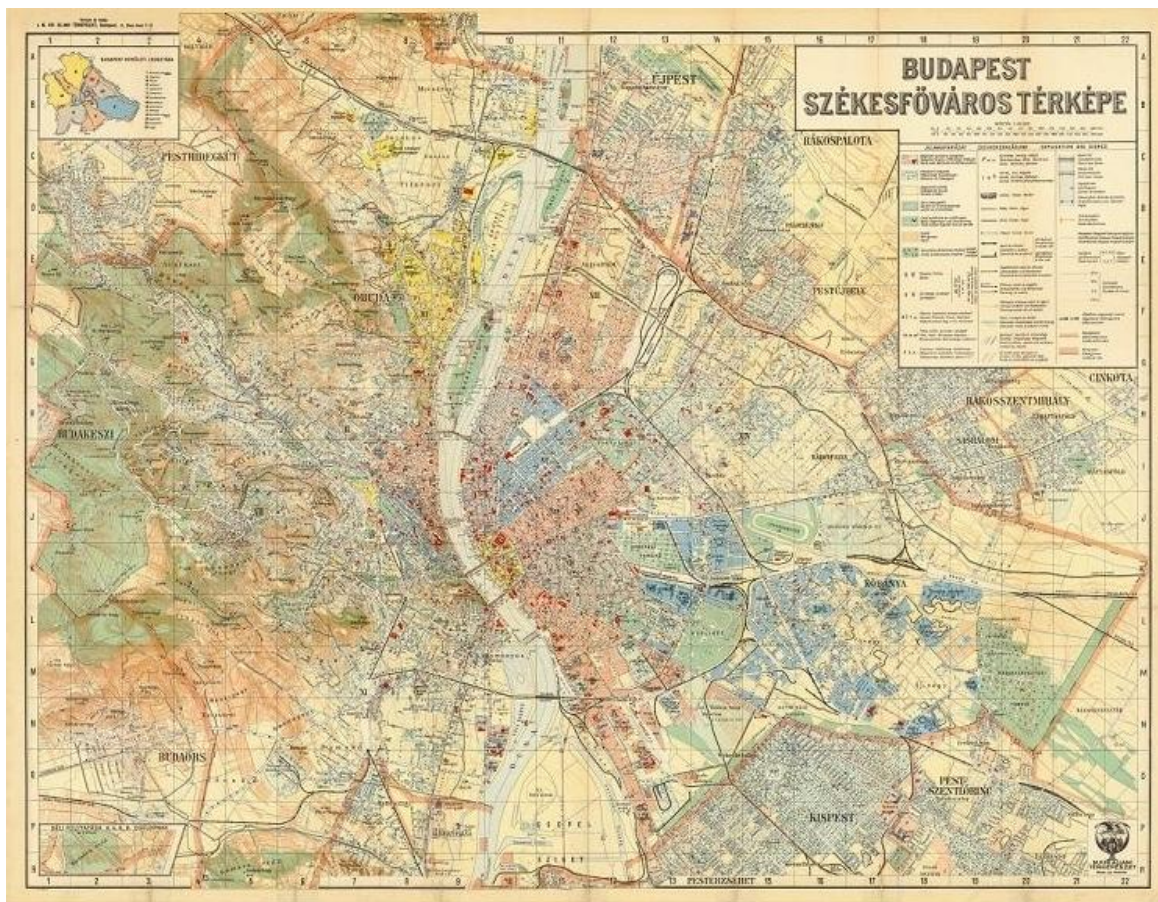
végbemenő kitelepedési mozgalmat típusotthonokból álló sorházas és társasházias telepek megépítésével és a lakosság elhelyezésével megállíthatják. Nézetük közé tartozott, hogy a városmagot „cityvé” kellene képezni, ahol a fokozott tömörülés és a magasba törés (felhőkarcolók építésével) a lakosságot visszafogná a város peremterületeire való kitelepülésétől.

A népesség növekedés Budapest szerepének alakulásával magyarázható: az 1920 előtti Magyarországon voltak olyan városok, amelyek a főváros ellensúlyát képezhették volna, de ezeket a városokat elcsatolták. Így Budapestre hárult a vidéki népességfeleslegnek a felszívása, amely a gazdaság átalakulásából fakadt. Emellett a kialakult helyzettel járt, hogy az elcsatolt területekről érkező menekültek számára csakis Budapest volt az a hely, ahová költözhetnek. A húszas években a központi lakásépítés forrásait elsősorban a menekültek elhelyezésére szolgáló telepek építésére fordították. A gazdasági helyzet javulásával Budapesten a fejlesztéseket egyre inkább magán- és intézményi befektetőkre bízva az állam kihátrált a közvetlen lakásépítésből.

Az ország két háború közötti válságos ideje során a főváros jelentős területei a fellendülő időszakokban épültek ki, mint a Lágymányos és Újlipótváros. Angyalföld vegyes jellege és a budai hegyvidék belső területeinek (Németvölgy, Pasarét, Rózsadomb) kertvárosias jellegű beépítése ekkor történt meg. Azonban a város környéki fejlődésben a gazdasági nehézségeknek fontos szerepük volt. Ezeken a településeken a telekárak jóval alacsonyabbak voltak, és az építési előírások is sokkal engedékenyebbek voltak, szemben a szigorú Budapesti Építésügyi Szabályzattal. Ez magyarázható a város erőteljes fellépésével a telekspekuláció elkerülésére. Ugyanis megkövetelték, hogy a beruházó építse ki a közműveket, és adjon át telkeket a közintézmények, parkok céljára. Ez a szabályozás a peremterületeken elmaradt, szabad utat adva az olcsóbb parcellázásra és a spekulációra. A lehetőség a népességen kívül a fellendülésben lévő ipar letelepedésének is adott volt. Mindez azzal járt, hogy az akkori városhatáron belül nagy területek beépítetlenül maradtak, míg a peremtelepülések fővároshoz közeli térségei sűrűn beépültek.

A településfejlesztés feladata ekkor megoszlott a Fővárosi Tanács és a Főváros Közmunkák Tanácsa között. A főváros kezdeményezte és készítette el a konkrét terveket, a további eljárások a Közmunkatanácsra hárult. A Közmunkatanács hatásköre 1937-től kiterjedt a peremtelepülésekre is, azonban városfejlesztési tervek nem készültek róluk a háború előtt. Ettől függetlenül a Közmunkatanács a fejlődő peremterületek kiszolgálását tartotta szem előtt, mivel már a századfordulón kiépült az elővárosi kötőtpályás közlekedési infrastruktúra (pl. HÉV).

Az 1940. október 11-én elfogadott (Harrer Ferenc-féle) városfejlesztési program Budapest városias kialakítására törekedett. A terv hangsúlyozta a családi házas övezetek kialakításának fontosságát, de figyelme a belső részekre irányult. Célja volt az infrastruktúrával rosszul ellátott területek fejlesztése, új ellátatlan területek és sűrűn lakott góccok kialakulásának megakadályozása. A terv a város akkori külső részein alacsony intenzitású beépítést írt elő. A program legfontosabb, Bierbauer Virgil építész tanulmánya konkrétan meghatározott hat lakóváros beépítési övezetet, 1-1 típusú lakóház építésével. Az 1940. május 1-i érvénybe lépett új építésügyi szabályzat az övezeti rendszert tovább differenciálta: a gyárvárossal együtt tíz övezetet állapított meg.



**4. ábra Budapest székesfőváros 1934-ben**

A külső területek népességének növekedése egybeesett a városon kívüli peremterületek népességének növekedésével. Angyalföld, a budai hegyvidék, Kelenföld, Kőbánya, Külső-Ferencváros és Zugló népessége ez időben 60%-kal nőtt. A beépítés jellege azonban erősen különbözött a városhoz tartozó és az azon kívül eső peremterületeken. A közművesítés és a rendezési tervek nagyon hiányosan voltak meg a városon kívüli peremterületeken, készítésük



csak 1937 után indult meg. Sűrűbb beépítés jellemezte az Angyalföld, a Déli pályaudvar, a Feneketlen-tó, a Középső-Ferencváros és az Újlipótváros környékét, a többi területen családi házas vagy többlakásos, szabadon álló házas beépítés volt a jellemző.

A peremterületeken lázas parcellázás folyt, főképp a keleti és a dél-budai régióban. A beépítés jellege nagyrészt családi házas, és kis mértékben többlakásos, szabadon álló házak. A legjelentősebb építkezéseket az Országos Lakásépítési Miniszteri Bizottság (OLMB) végezte. A tervezett öt telep közül kettő, a VIII. kerületi Stróbl Alajos utcai és a X. kerületi Juranics utcai épült meg. Létesültek szükséglakások 1918 és 1930 között az elcsatolt területekről érkező menekültek számára a Mária Valéria-, Éhmann-, Augusztá-, Gubacsi úti telepeken. Az Állami lakótelep Pestszentlőrincen 1921-től épült meg szintén menekültek, ill. szegények részére. Az OLMB felügyelete 1923-tól átkerült a Népjóléti és Munkaügyi Minisztériumhoz, így a hangsúly a támogatásra és a belvárosi bérlakásépítésre helyeződött át. A továbbiakban telepeket nem szándékoztak a külső területekre építeni az államra háruló infrastruktúra kiépítésének költségessége miatt. Kizárólag a főváros akkori határain kívül az Országos Népi és Családvédelmi Alap (ONCSA) hozott létre telepeket, leginkább az akkori agglomerációban (Kispesten, Pesterzsébeten, Rákospalotán, Újpesten a Fóti út mentén).

A város 1924 után számos családi házat és kislakásos bérházat épített, leginkább magánberuházók által, főképp a város akkori külső területein (Kőbánya, Zugló). A fővárosi beruházásban a külső területeken telepek is létrejöttek. A cél minél olcsóbban, minél több lakás gyors felépítése volt. Ezek a telepek zömmel sűrű beépítésű, földszintes házakból álltak. Az olcsóság elérésének érdekében az építésszek preferálták az építkezések koncentrációját, így módon épültek telepek Angyalföldön, Külső-Ferencvárosban a hátrányos helyzetű népesség számára. Az 1930-as években a magasabb színvonalú külvárosi telepeket is építettek, mint a Jászberény út mentén fekvő Városszéli telepet és a XIV. kerületi Bánki Donát utca környékén létesült telepet.

Angyalföldön megkezdték építeni az Országos Társadalombiztosító Intézet (OTI) magdolnavárosi lakótelepét a Béke út mentén. A lakótelepen iker- és sorházat, a központban kétemeletes, többlakásos házakat emeltek, amelyek építésének befejezése a második világháború utánra húzódott. Az OTI beruházásában 1929 és 1944 között két ütemben épült meg Kelenföld és Alberfalva határán, az Építész utcában az ún. albertfalvai lakótelep. Az ipar is a város peremterületeibe és a városkörnyékére települt, annak ellenére, hogy a városvezetők igyekeztek az ipart teljes mértékben a déli területekre koncentrálni.

Az első világháború előtti elgondolásokhoz képest nagyobb hangsúlyt kapott az időszakban a város külső területeinek kérdése. Az akkori városhatárokon belül erőfeszítéseket

tettek családi házas vagy kis sűrűségű övezetek tervezett és megfelelő ellátással kiegészített beépítésére, sikerrel. Azonban már túlkésőn érződik a tervezés a város határain kívül fekvő peremterületeken és ezeken a területeken gyengébb színvonalú lakóépületek épültek.

A város tényleges fejlődésére az 1940. évi városfejlesztési program és az ezen alapuló általános rendezési terv nem gyakorolt számottevő befolyást. Bár ez a munka nem politikai megrendelésre készült, hanem szakmai kezdeményezésre. A kivitelezést egy újabb válságalkító tényező húzta keresztül, az ország belépett a második világháborúba...

(Csanádi, 2010) (Sipos, 2005)

## **4. fejezet**

### **Budapest 1945–1990**

#### **4.1. A városépítési hatóságok 1945 után**

A városépítésben részt vevők köre és szerepe a második világháborút követően folyamatosan és alapvetően megváltozott. Állami tulajdonba kerültek a telek- és épületállományok többsége. Az állam lett a városépítés irányítója és az építkezések kezdeményezője. Ugyanúgy az állam és mellette az állami szervek vették át az építtető, a tervező és a megvalósító szerepét. A városépítési teendők nagy része az ún. „népgazdasági tervek” alapján történt. A városrendezési és az épületek tervezését a fővárosi tervezőirodák, a kivitelezést pedig az állami építési vállalatok vették át.

Az állami szervek célprogramokhoz kötött, mennyiségileg meghatározott tőkével rendelkeztek, így ez alaptól akadályozta a városrendezési tervekkel összehangolt városfejlesztést. Az állam állásfoglalását a párt állásfoglalása előzte meg. Ezen felül magyarázható az ok, hogy a városrendezést irányító és az építésügyi hatóságok munkájának hatékonysága jelentősen csökkent.

#### **4.2. Városépítési revízió 1945 és 1948 között**

A harcok befejezése után a fővárosban a legsürgősebb hatósági teendő a romeltakarítás, a helyreállítás és az újjáépítés megszervezése volt. A FKT elnökévé 1945. január végén a Budapesti Nemzeti Bizottság Fischer József építészt (a CIAM magyarországi képviselőjét) nevezte ki, és megbízta Budapest és környékének helyreállításának irányításával. A helyreállítás gyors ütemben ment végbe.

Az FKT emberei a romos város újjáépítésében Budapest korszerűsítésére nagy lehetőséget láttak. Az újjáépítés megvalósítását a modern építészet elveivel képzelték el, a régi lakóházak, vagy legalább udvari szárnyainak lebontásával és a régi városrészek levegős átépítésével. Budapest általános rendezési tervének elkészítését egyik legfontosabb feladatuknak tekintették. A Közmunkatanács 1945 júliusában bizottságot küldött ki az 1940.

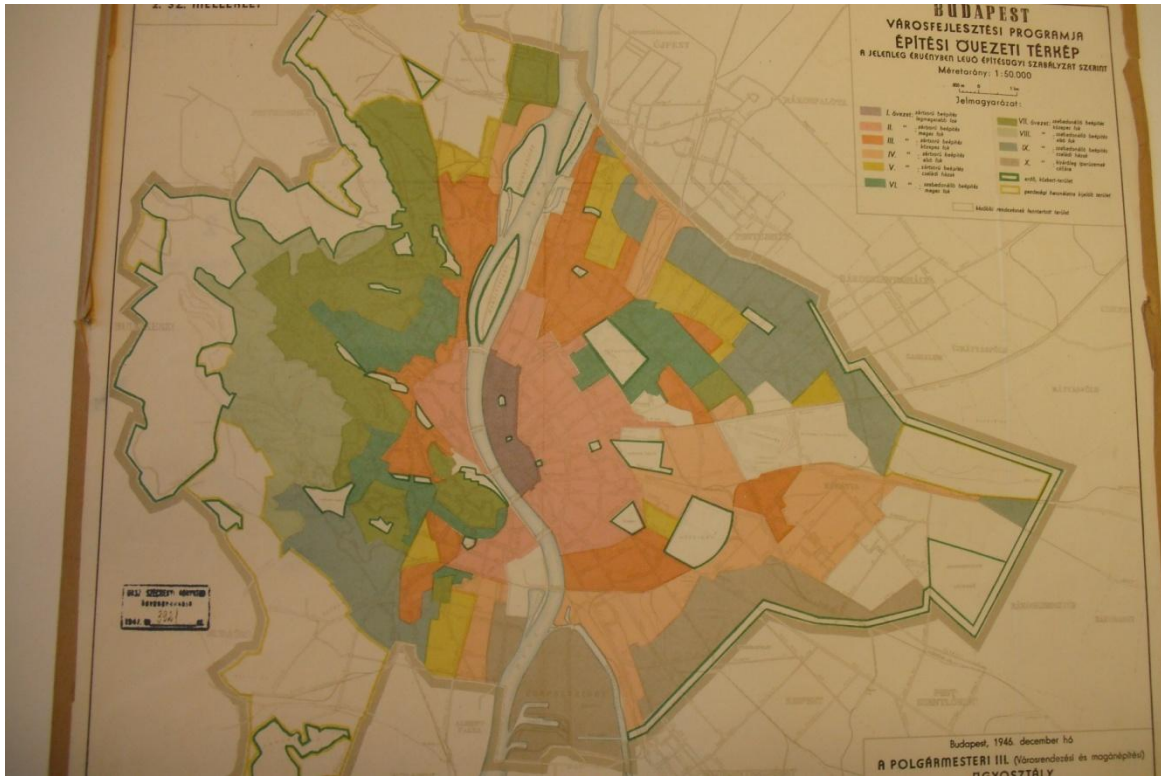
évi városfejlesztési program felülvizsgálatára, emellett a főváros is részt vett a munkában, és 1945 végéig meghatározták a tervezés alapelveit.

A Bizottság a városfejlesztési terv revízióját nagy-budapesti értelemben tárgyalta. Elképzelésük szerint egy létrehozandó *Budapest Megye* határán belül három területet kell megkülönböztetni: Budapestet (a napjainkban ún. Kis-Budapest), Budapest környékét (amely a jelenlegi főváros peremterületeit jelenti), ezek együtt alkotják Nagy-Budapestet. A harmadik területet, *Budapest-vidék* területét 75 községben határozták meg (a később Budapest agglomerációs övezete néven említett terület). A Bizottság „*Budapest és környéke egységes kialakítása tárgyában*” című első előterjesztését 1945 októberében terjesztette a Tanács elé. Ebben az előterjesztésben szerepel először a telepítéspolitikai követelmények között a főváros észak-déli irányú fejlesztésének követelménye, és a főközpont körül elhelyezkedő város számára decentralizált városszerkezet létrehozása önálló alközpontokkal.

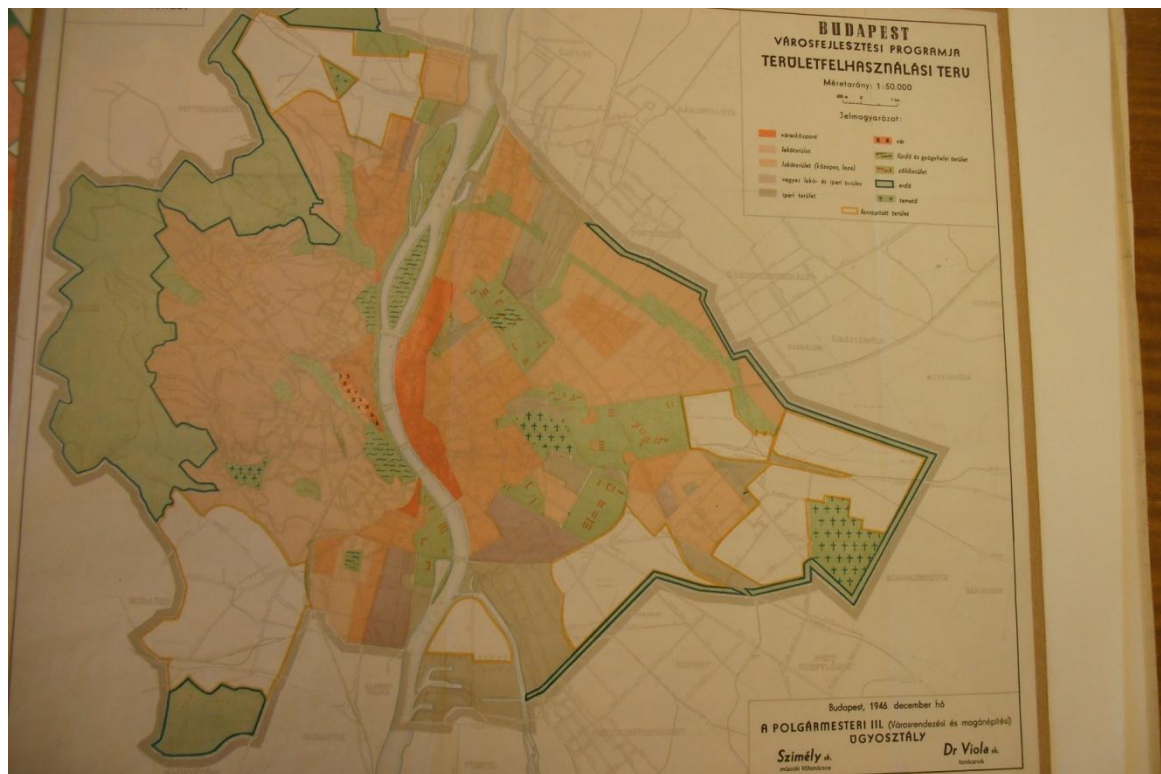
Javaslatok érkeztek a távolsági vasúti forgalom számára a központtól távolabb eső, átmenő főpályaudvar létesítésére, valamint egy elhárító gyűrű, ill. „útnégyszög” kiépítésére, ami összekapcsolná a gyorsforgalmi utakat, ezzel tehermentesítenék a főváros belső útvonalait (egy korai alternatív „M0-s”, amely az északi és a déli vasúti híd mellett keresztezi a Dunát). Az FKT a Bizottság által kidolgozott alapelveket Nagy-Budapest általános rendezési tervének munkálatai számára alapul elfogadta. Ezt követően a munkabizottság jelentését elküldte a Nagy-Budapest kialakítandó területén az összes városnak és községnek azzal a céllal, hogy városfejlesztési programjukat ennek alapján készítsék el. Budapest és a peremtelepülések egy része el is készítette saját városfejlesztési programját. A budapesti városfejlesztési programot 1947 tavaszán hagyta jóvá a fővárosi közgyűlés. Ebben a programban meg voltak fogalmazva a műemlékvédelem, a gyógyfürdők és a telekpolitika kérdéseire válaszoló javaslatok is.

A városrendezési alapelvek meghatározása után megkezdődtek az általános rendezési terv előkészületi munkái. Az addigi övezeti beosztás helyett a terület-felhasználási terv a területek rendeltetését vette alapul, így megkülönböztetett lakó-, ipari, zöld- és különleges rendeltetésű területeket (5. és 6. ábra).

A lakásépítési javaslat jellegzetessége, hogy a legnagyobb intenzitású területeket észak-déli irányú, Duna menti sávot alkotnak. Az addigi ún. *szabadon álló beépítésű* területeket a javaslat *lakóterülettel vegyes zöldterületnek* tekintette. A zöldterületi koncepció fogalmazta meg az összefüggő, a várost átszövő zöldterületi rendszert, amelyet a lakóterületeket körülfogaló *zöld gyűrűk* és a város belsejébe hatoló *zöld ékek* alkotnak.



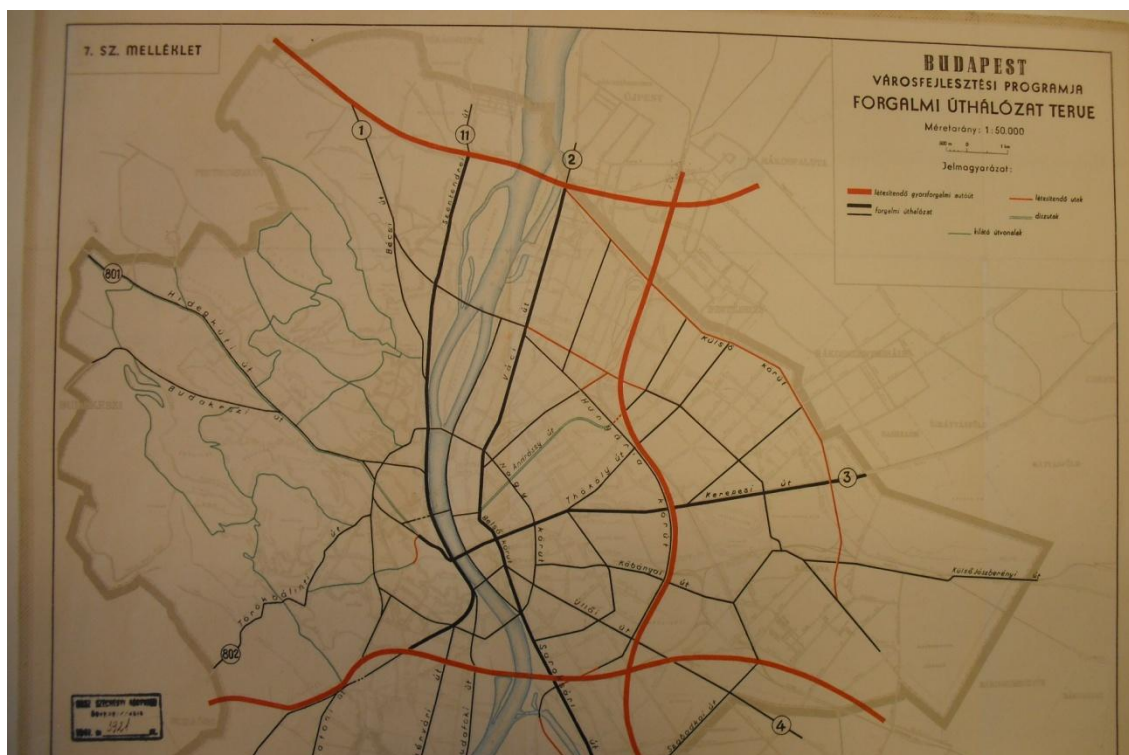
5. ábra Budapest városfejlesztési programjának övezeti térképe 1946 (fotó)



6. ábra Budapest városfejlesztési programjának terület-felhasználási terve 1946 (fotó)

A Közmunkatanács a fővárossal együtt több tervpályázatot bonyolított le. Az egyik a pesti Duna-part Ferenc József hídtól (mai Szabadság híd) a Boráros téri (Petőfi híd) hídig terjedő szakaszának beépítésére vonatkozott. A másik, ezzel egy időben kiírt pályázat a Rákos-patak menti és a tőle délre eső területnek a beépítésére és lakóépületei vázlattervének elkészítésére vonatkozott. A ferencvárosi Duna-partra vonatkozó terv pontházak sorát, a Magdolnavárosban sávházak elhelyezését javasolta.

Az elpusztult pesti szállodasor újjáépítésére a Közmunkatanács 1946-ban tervpályázatot írt ki. A Közmunkatanács tervezőcsoportja 1947-ben elkészítette a szállodasor beépítésének tervét, négy, azonos magasságú épülettel (köztük a Thonet-házzal).



7. ábra Budapest városfejlesztési programjának forgalmi úthálózat terve 1946 (fotó)

Készültek tovább:

- a Közmunkatanácsnál számos beépítési javaslat, pl. Belső-Erzsébetváros egy tömbcsoportjának átépítésére tanulmányterv (keretes beépítéshez csatlakozó, sávház, belső parkos megoldással)
- nagyobb városrendezési koncepció a Pauler utcát szegélyező telektömb beépítésére (romos és elavult épületek bontása, új pontházak beépítés zöldterületi összeköttetéssel a Vérmező, a Horváth kert és a Tabán között)

- tanulmánytervek: a súlyosan sérült csomópontok megoldására (az Andrássy út íves átvezetése a József Attila utcába)
- javaslat az ún. „gyorsforgalmi útnégyszög” vonalvezetésére (7. ábra)
- javaslat a házhelyosztási tervek mellett ikerháztelkek, sorház- és csoportháztelkek kialakítására
- Dagály-fürdő komplexum vázlatterve.

A 40-es évek végére a politikai koalíción belül hatalmi ellentétek születtek, és ez feszéjezte a városépítési hatóságok helyzetét és hatáskörét. A Magyar Kommunista Párt kihasználta az időt, és az ún. *szalámi taktikával* elérte a jobboldali pártok belső felbomlását, és hatalmát bebiztosította azzal a lépéssel, hogy egyesült a Szociáldemokrata Párttal. Így változás történt a főváros vezetése mellett a városépítési hatóságok körében is, az FKT-t és vele a Fővárosi Pénzalapot is megszüntették.

### 4.3. A tervezőszervezetek tevékenysége 1948–1960

Az ún. *Építéstudományi Központ* megalakítása 1947 novemberében történt Perényi Imre vezetésével, még a Közmunkatanács idején. Az *Építéstudományi Központ* 1948 júniusában alakult át *Építéstudományi és Tervező Intézetté*, ami később szétvált különböző állami intézményekké, tervezővállalatokká.

Az irodáknak vállalatokká alakulásával fő céljuk a tervteljesítés és a vállalat nyereségének növelése lett. Így a tervezésre egyre kevesebb idő jutott. A Közmunkatanács megszüntetése után a Területrendezési Osztály folytatta *Nagy-Budapest általános rendezési tervének* készítését. Az *Építéstudományi és Tervező Intézet* által készült 1946-os terv és mellékelt kartogramok, táblázatok tartalmazták Nagy-Budapest földrajzi helyzetét, topográfiai és forgalmi adottságait, lakosságának elhelyezkedését, foglalkozási megoszlását, beépítettségének változásait, amelyek megalapozták a város fejlesztésének további tervezését. A javasolt nagy-budapesti határ némileg megegyezett az 1950-ben egyesített Budapest határával. A terület-felhasználás elvei a volt FKT tervéhez képest nem változtak, a forgalmi hálózati tervet illetően annyi volt a módosulás, hogy a személyi pályaudvarok helyzete megmaradt jelenlegi állapotukban. Az „útnégyszög” úthálózati tervét elvetették, így a különböző irányokból beérkező gyorsforgalmi utakat a Hungária körút fogta össze. A tervezés irányítása a Főváros kezébe került.

Az Építéstudományi és Tervező Intézetet 1948-ban kormányrendelet alapján három intézetté szervezték át (Építéstudományi Ipari Épülettervezési és Magasépítési Tervező Intézet). Lakóépület-tervezési (1949), Városépítési Tervező Iroda (1950) alakult, majd az irodákat vállalatokká nyilvánították. Még 1949 januárjában a Főváros vezetősége saját tervezőintézmény létrehozását határozta el, és február 1-jén hivatalosan megalakult a Fővárosi Tervező Iroda (FŐTI) Rados Kornél és Preisich Gábor építészek közreműködésével. Ez az intézmény készítette a budapesti városrendezési tervek legnagyobb részét és tervezte az új lakóépületeket is. Maga az intézet egy komplex tervezőszervezet volt, magasépítési és városrendezési osztállyal (építész-, közlekedési, zöldterületi, műemléki és grafikai csoporttal). A FŐTI első munkái közé néhány budapesti foghíjtelek beépítése tartozott, az építkezések hamar meg is valósultak. Az intézmény továbbá megkezdte az általános rendezési terv továbbfejlesztésének előkészítését (pl. a Vérmező parkosításának terve).

Az 1949. december 15-i XXVI. tc. hét városnak, tizenhat községnek és egy községrésznek Budapesthez csatolásával létrehozta Nagy-Budapestet. Így a főváros területe 207 km<sup>2</sup>-ről 525 km<sup>2</sup>-re, lélekszáma egymillióról 1,6 millióra nőtt. A megnagyobbodott területet 22 kerületre osztották fel, az addigi tizennégy kerület helyett. A települések egy része önmagában (pl. Csepel, Kispest, Újpest), más része több településből egyesítve (pl. XVII. kerület), és valamelyik (pl. Pesthidegkút) egy régi budapesti kerülettel együtt alkottak egy kerületet. Azonban az átszervezés folyamatban a városrendezési hatóságot nem vonták be. Az 50-es évek első felében a FŐTI-t többször átszervezték, végül 1952-ben új elnevezést kapott, a Budapesti Városépítési Tervező Iroda nevet (BUVÁTI). Ez időben a jelentősebb beruházásokról az állami szervek (pl. az Országos Tervhivatal) vagy pontosabban a magasabb pártszervek döntöttek. (pl. a Dózsa György út készítésének felvonulási út céljára).

Preisich Gábor – mint a VIII. Városrendezési és Építészeti Osztály vezetője – a *városépítészeti alapot* műemlékek helyreállításának elősegítésére és főútvonalak városképének rendbe hozására fordította. A szépítési alap lehetőséget teremtett arra is, hogy a megkezdett műemléki katasztert befejezzék. Bár az alap terhére, de nem hiába tervezte meg és helyeztette el Preisich Gábor a műemléki és műemlék jellegű épületek külső falán az épület építési korszakát közlő mészkötblákat, így mintául szolgált az egész országban a műemlékek megjelöléséhez.

Az osztályvezető munkássága folytán fontos feladatnak tartotta a főváros általános rendezési tervének készítését. A Minisztertanács már 1949-ben elrendelte, hogy Nagy-Budapest megvalósítása után szükséges a város környéki településekkel megnagyobbodott főváros hosszabb távú városrendezési tervének kidolgozása. Érdekes módon a határozat



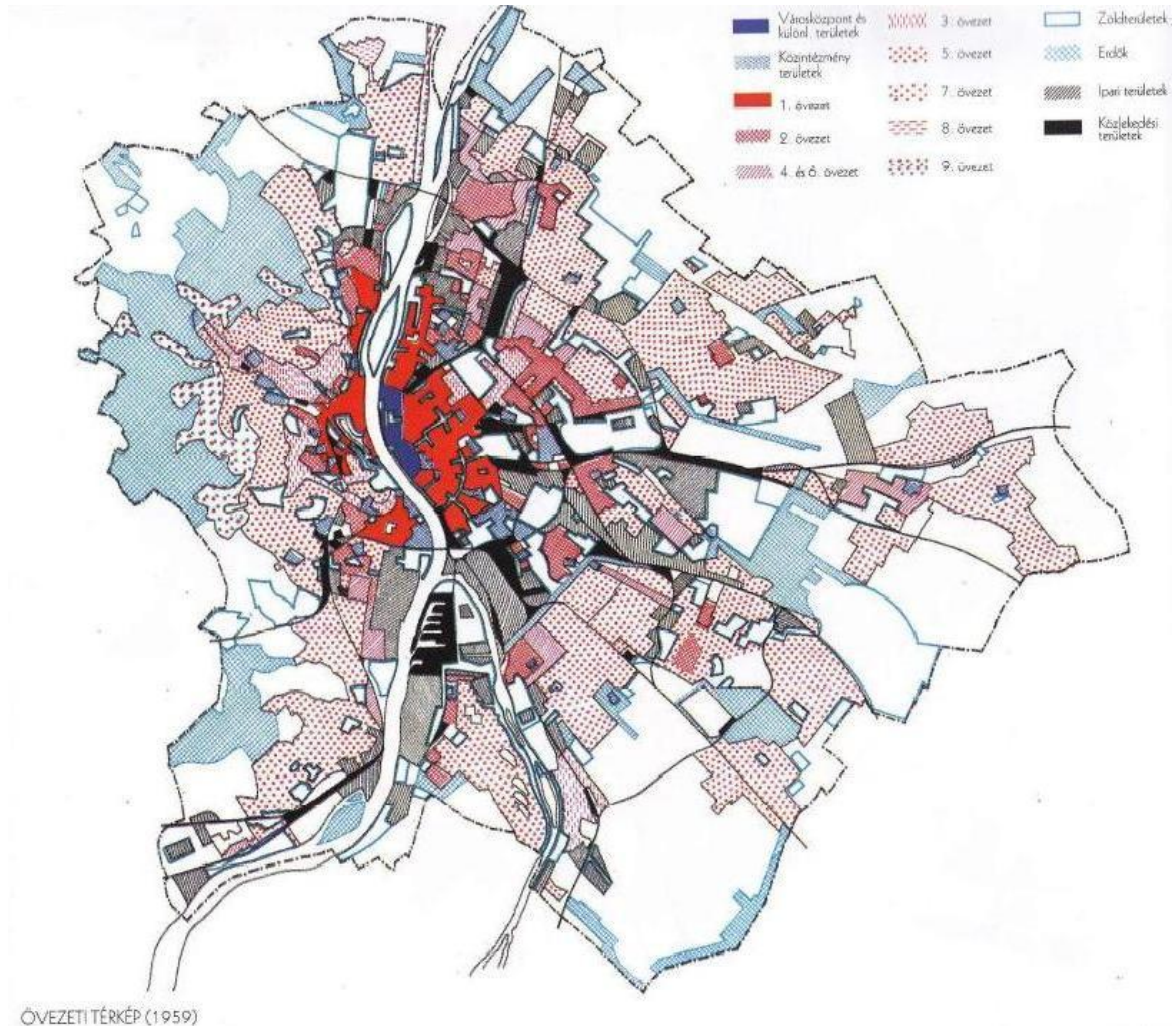
figyelman kívül hagyta az FKT-nál és az ÉTI-nél készült terveket. Az 1955-ig folyamatosan készülő általános rendezési tervet a Tervhivatal akkori (Berei Andor) elnöke levette a Minisztertanács napirendjéről a jóváhagyást illetően, azzal az indokkal, hogy a főváros hosszú távú fejlesztési terve még kidolgozás alatt áll.

Az 1955-re elkészülő terv alapkonceptiója az ÉTI-tervhez képest nem sokat változott, de részleteiben megalapozottabbá vált. Az 1950-es évek közepén a főváros nagyságrendje miatt szükségessé vált egy új tervfajtára, ekkor a kerületi alaptervek készítése is megkezdődött. Gondot okozott az, hogy az általános rendezési terv tervlapjainak 1:25 000-es méretaránya a helykijelölések céljára nem volt alkalmas. Így a Városrendezési Osztály az egyes kerületek területét magában foglaló 1:5000 léptékű rendezési tervek készítését rendelte meg a BUVÁTI-nál.

A forradalom évében Végrehajtó Bizottság-rendelettel arról, hogy a főútvonalai tatarozások során az épületek portáljait rendbe kell hozni. Ezt követte a Fővárosi Tanács rendelete a főútvonalakon lévő üzlethelységek megfelelő kialakításáról. A rendelet keretében kerülhetett sor a Nagykörút ún. „*sortatarozása*”. A főváros néhány útvonalán jelentős károkat okoztak az 1956. évi harcok (leginkább a Múzeum körúton, a Rákóczi úton és az Üllői úton). Perényi Imre - a VIII. Városrendezési és Építészeti Osztály vezetője (ugyanis 1955 végén Preisich Gábor felmentést kért, ill. áthelyezték a BUVÁTI-ba) – kezdeményezte az Üllői úton és a Múzeumkörúton a keletkezett foghíjak soron kívüli beépítését. A tervezéssel a BUVÁTI-t és a LAKÓTERV-et bízta meg, az építető szerepét az Országos Takarékpénztár vállalta (ekkoról számítjuk az OTP belépését a budapesti lakásépítésbe). A felépített lakásokat öröklakások formájában értékesítették. A Rákóczi út sérülését Perényi Imre felhasználta az út északi oldalának árkádosításra. Ez az elgondolás végül kedvezőbbé tette az útvonal használatát, forgalmát, sőt az úton sorakozó üzleteket értékesebbé tette. A lakóházak felújítását illetően a Városrendezési és Építészeti Osztály 1959-ben elrendelte, hogy csak azokat az épületeket kell részlegesen felújítani, amelyek életveszély esetén, vagy különleges esetekben engedélyezhető.

Perényi Imre osztályvezetői időszakának jelentős eredménye volt a budapesti általános rendezési terv átdolgozása, majd törvényerőre emeltetése. Ezt megelőzően készült el a BUVÁTI-ban a *Budapest régió* tervtanulmánya 1958–59-ben az Építésügyi Minisztérium megbízásából az országos regionális tervezési munkák keretében. Ez a tanulmányterv a főváros határától átlag tizenöt kilométeren belül fekvő 64 települést tekint Budapest környékének. Konkretizálták, hogy a környék területe kizárólag a főváros kiszolgálására szánt lakóterület és üdülőterület. Így a város környékén ipari létesítmények telepítése tiltott volt. A

környék határán kívül szükségesnek találták egy ún. „*bolygóvárosgyűrű*” létrehozását ipartelepítéssel. Úgy gondolták ez megoldást ad a főváros amúgy is megterhelt forgalmának csökkentésére és valamilyen szinten felfogná a Budapest felé migráló vidéki lakosságot.



**8. ábra Budapest övezeti térképe 1959**

Az új általános rendezési tervnek a készítésére 1959 és 1960 fordulóján került sor (ez volt a korábbi tervek revíziója). Budapest és környéke általános rendezési tervét 1960. november 4-én hagyta jóvá a Minisztertanács. Tizenöt év telt el a második világháború végétől és ez idő alatti tervezések után végre az általános rendezési terv törvényerőre emelkedhetett. A terv céljával tűzte ki a fennálló hiányosságok felszámolását, a város korszerű fejlődésének lehetővé tételét, a főváros túlzott növekedésének megállítását (8. és 9. ábra). (Az eddig általános rendezési tervekhez képest hangsúlyt fektetett arra, hogy a város környékén, a határtól 5-10 km-re 5-7 ezer lakásos alvótelepülések létesítését javasolta a belső városrészek erőteljes

felújításával egyidejűleg. A nettó lakásszaporulat növekedése, a „lakástermelés” fokozása érdekében a belső városrészek jelentősebb mértékű átépítése elmaradt.)



9. ábra Budapest terület-felhasználási tervének térképe 1960

#### 4.4. A tömeges lakásépítési koncepció 1960–1975

A Városrendezési és Építészeti Osztály vezetőjének – Perényi Imre – távozásakor, 1959-től Veres József volt a Polgármester Végrehajtó Bizottság elnöke, akit nem érdekelt a városrendezési tervek és azok betartása sem. Veres József 1961-ben a Városrendezési és Építészeti Osztály élére Szilágyi Lajost, a BUVÁTI élére pedig Győri Lászlót nevezte ki.

Az 1960-as évek városépítési tevékenységeit a tömeges lakásépítés követelményei határozták meg. Az első tizenöt éves lakásépítési terv 1961-től 1975-ig 175 000 lakás építését

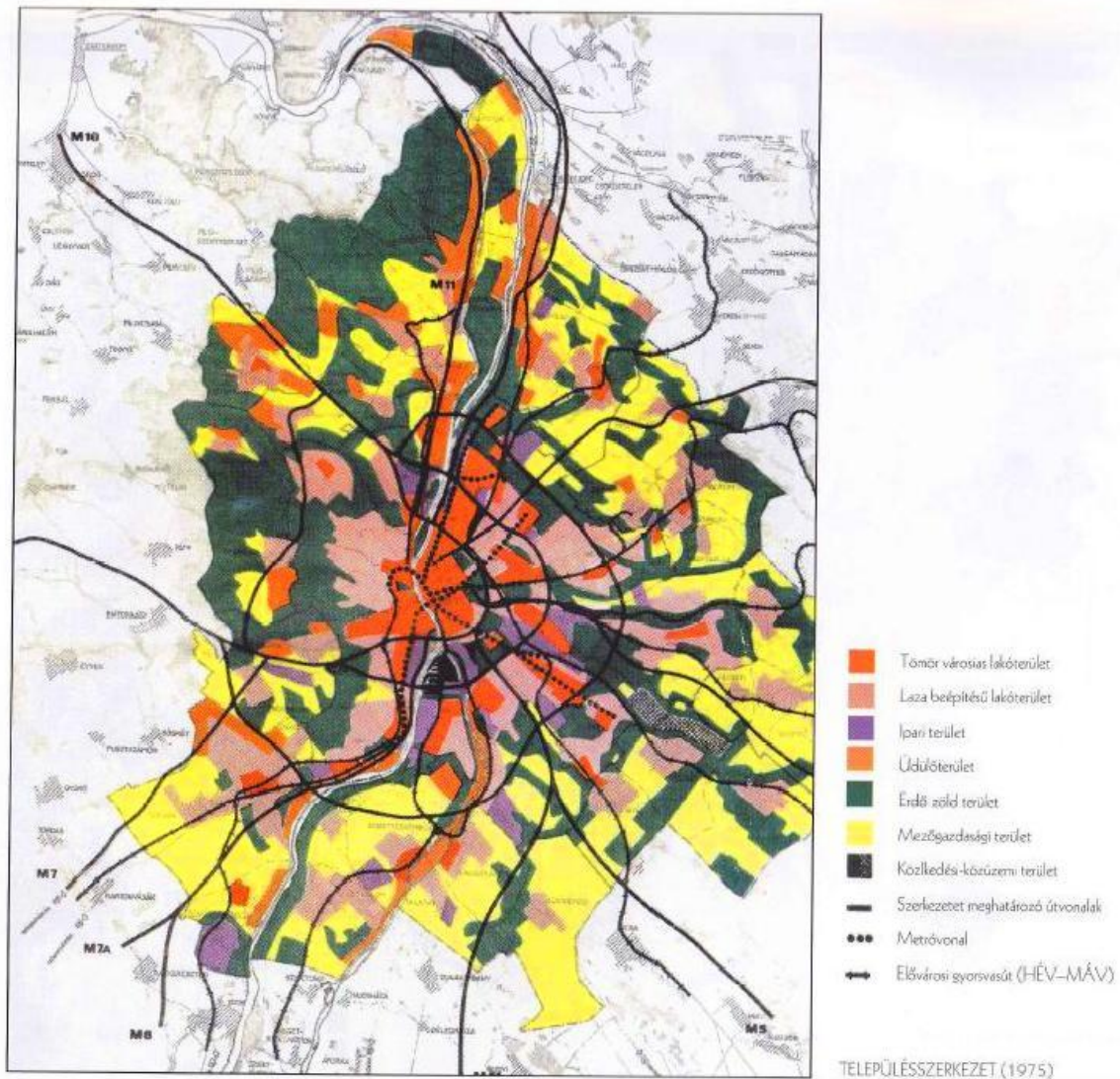
irányozta elő Budapesten. Nem egy esetben a jóváhagyott általános rendezési tervtől eltérően történt a tömeges lakásépítés területeinek kijelölése (pl. az Újpalotai lakótelep területének vagy az építendő nagyobb ipari komplexumok kijelölésére). Ezekre felsőbb szervek adtak utasítást. Ebben az időben engedélyezték a környezetből kiemelkedő magasságú épületek építését, mint pl. a Kossuth Lajos utca–Szép utca sarkán a Hungarotex irodaháza, az Attila út–Alagút utca sarkán emelt nyolcemeletes OTP lakóépülete. A budai hegyvidék erre alkalmas pontjain magasház-csoportok telepítésére vonatkozó koncepció ekkor készült el (pl. a Budakeszi út és a Pagony utca mentén, az Orbán tér közelében, ill. a 70-es években épült Lakóhegy ormát eltakaró Törökvész úti magas házak). Sajnos a terület-felhasználás előnye odaveszett, mivel ezeket az épületeket alacsony beépítés vette körül.

Az 1960-as évtizedben épült lakótelepek terveit a BUVÁTI készítette (pl. az Üllői út menti József Attila lakótelepnek, az Árpád híd pesti, a Petőfi híd budai hídfőjénél épült lakótelepnek, valamint a Lágymányosi, a Kacsóh Pongrác úti és a Lakatos utcai lakótelepeknek). Ekkor határozták el a Közép-Józsefváros átépítését, elkészült a Vízváros részletes rendezési terve és ez időben kezdtek elterjedni az ún. teraszházak a budai hegyvidéken.

A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottság elnöki posztját Veres József után, 1963-tól az urbanisztika után érdeklődő Sarló István kapta meg. Az 1960-as évek második felétől kezdve a BUVÁTI városrendezési irodájának legfőbb feladata az általános rendezési terv felülvizsgálata volt az 1960-as jóváhagyott határozat alapján. Az új terv 1970-re készült el, mint „Budapest és környéke általános rendezési terve”, amelyet a Fővárosi Tanács 1970. október 20-án fogadott el és a Minisztertanács 1971. február 7-én hagyott jóvá. Az átdolgozott általános rendezési terv az ún. agglomerációs övezet is magába foglalta. Meghatározta 46 településben az agglomerációs övezet kiterjedését a különböző földrajzi, közlekedési, ingázó forgalmi, ellátási kritériumok alapján. A terv mellékközpontok rendszerének létesítését javasolta Budapest túlterhelt központjának tehermentesítésére. Hat ilyen több kerületet kiszolgáló központ /városrészközpont/ létesülne, mindenhol a meglévő, vagy tervezett metróvonalakhoz kapcsolódva. Lemondott az 1960-as tervben szereplő alvóvárosok létesítéséről, az agglomerációs övezetben településcsoport-központok létesítésének javára. Kijelölte a létesítendő lakótelepek helyét és ezekben 410 ezer lakás építésével, 150 ezer lakás bontásával számolt. Javasolta továbbá a városközpont területének kiterjesztését és először ajánlotta fel a Belvárosban létesítendő gyalogoszóna kialakítását. Közlekedésfejlesztést tekintve az 1971-ben jóváhagyott terv szerint még a Hungária körút fogná össze a különböző

irányokból Budapestre érkező autópályákat (a várost elkerülő M0-ás autópálya-gyűrű létesítését csak 1974-ben határozták el).

Az új általános rendezési terv elkészülte a budapesti városrendezési szabályzat módosításának követelményeit is maga után vonta. A BUVÁTI el is készítette az új övezeti beosztás és építésügyi szabályzat tervezetét a Városrendezési és Építészeti Osztály megbízásából, amelyet csupán 1976-ban hagytak jóvá (10. ábra).



**10. ábra Budapest és környékének települészerkezete 1975**

Az elfogadott *Budapesti Városrendezési Szabályzat* megkülönböztette a már beépült, vagy folyamatosan beépítésre szánt területek övezeti előírásait. 1974-ben a BUVÁTI a Budapesti agglomeráció területrendezési tervének koncepcióját is elkészítette, azonban ez nem nyert jóváhagyást. Az átdolgozott agglomeráció városépítési koncepcióját 1981 januárjában, ennek

alapján az agglomeráció tervének koncepcióját 1985. március 22-én fogadta el a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága.

A Városrendezési és Építészeti Főosztályának élére 1967-ben Heincz Mihály került. Az új főosztályvezető-helyettes Polónyi Károly (a modern építészet híve és a CIAM X tagja) lett. Polónyi Károly fő feladatának a város belső területének rendezését tekintette. A Végrehajtó Bizottság felé a főosztály kitartott a lakótelepek tervezett besűrítése ellen és az építési tilalmak fenntartásáért. Heinz távozásáig (1973) a városvezetés és a városrendezési hatóság egymás között megtalálta az összhangot. (Ebben az időben több, a városrendezési főosztály munkájára ható rendelkezés jött létre, mint pl. a terület-felhasználási engedélyezési eljárásról, az építmények tipizálásáról és az építési engedélyezési eljárásról.)

A távozó Heinz Mihály után 1974-ben Pongrácz Pál építészt nevezték ki a Főváros Városrendezési és Építészeti Főosztály vezetőjévé. Ekkor a főosztály tevékenységét a városrendezés és a városfejlesztés közötti ellentmondások és ellentétek felszámolására irányuló célok határozták meg. Pongrácz Pál a legfontosabb célját a városrendezési és városfejlesztési egységet biztosító eszközrendszer kialakításában látta. Részletes rendezési tervek csak azokra a területekre készítettett, amelyek közeli beépítésével számolni lehetett.

#### **4.5. Az agglomeráció rendezési koncepciója 1975–1990**

Pongrácz Pál 1975-ben Gáspár Tibor építészt (számos lakótelep és egyedi épület tervezőjét) helyeztette a Városrendezési és Építészeti Főosztály városrendezési és építészeti feladatokat ellátó helyettesének. 1980-ban Pongrácz távozása után a városi hatóságokkal diplomatikusan tárgyaló Gáspár Tibort bízták meg a főosztály vezetésével 1989-ig. Még főosztályvezető-helyettes működésének idején, 1978-ban jelent meg a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottság rendelkezése a lakótelepek területének előkészítéséről. (Meghatározta a főosztály, a BVTV, a Fővárosi Földhivatal, a kerületi tanács és a FŐBER feladatait a területek kijelölése, a részletes rendezési tervek jóváhagyása, a kisajátítás eljárás, a típustervek használata és a beépítés tekintetében.) Gáspár Tibor egyik fő feladatának tekintette az elmaradások felszámolása mellett a fennálló rendezetlenség kiküszöbölését.

Jelentősen csökkent az állami lakásépítés mennyisége, ezzel ellentétben növekedett a magánforrásból épülő lakások száma méghozzá annyira, hogy az 1980–1990 között közel 30%-kal meghaladta az állami erőből épített lakások számát. Így az állami lakásépítésnél is az

eddiginél több lehetőség nyílt a városépítési szempontok érvényesítésére. Ekkor lendült fel a közintézmények, szállodák, áruházak, irodák építése is. Gáspár Tibor főosztályvezetői-helyettesi minőségben készítette el „*A főváros második tizenöt éves lakásépítési és telepítési koncepciója*” c. előterjesztést a Minisztertanács számára. Az előterjesztés 1975–1990 között 210 ezer lakás építésével számolt, azonban az állami lakásépítés mennyiségének állandó csökkenése miatt csupán 112 ezer lakás épült meg ez alatt az idő alatt.

Megkezdődött a belső városrészek rehabilitációja. Új tervek készültek a belső Erzsébetváros átépítésére, ezt követően a Klauzál tér, a Nagydíófa utca, Dob utca, Kazinczy utca, Wesselényi utca között az első kísérleti rehabilitációs tömb is megvalósult. Megkezdődött a Király utca és a Paulay Ede utca közti rehabilitáció is. A IX. kerület (Ferenc tér és környéke) és a III. kerület (Bécsi út és Lajos utca közötti sáv Kolosy tértől északra eső szakasza) csatlakozott a felújítási munkálatokhoz.

Az ebben az évtizedben megkezdett Káposztásmegyeri lakótelepnek csupán egy része épült meg a metró építésének elhúzódása miatt. Ezzel szemben a budai hegyvidék beépítése túlzottan nagymértékben sűrűsödött. Ez a folyamat magyarázható a magánérs lakásépítés túlsúlyba kerülésével és a meginduló gazdasági átalakulással. Ebben az évtizedben nyert teret a *posztmodernnek* nevezett építészeti irányzat, aminek eredményeül épültek meg a környezetbe oda nem illő és abból kirívó új házak.

A Budapesti Városrendezési Szabályzatot három alkalommal dolgozták át. Ezek az átdolgozások előnyben részesítették a magas tető létesítését, megszabadították a szabályzatot a lakáspolitikai szempontoktól és korlátozták a teraszházak építését. Megjelöltek egyes kiemelten védendő, korlátozottan beépíthető, ún. „K” övezeteket.

A Pest Megyei Tanáccsal és az agglomerációs övezet településeivel egyeztetve 1986-ban Minisztertanács elé kerülhetett *Budapesti agglomeráció regionális rendezési koncepciója* és 1988-ban a budapesti általános rendezési terv újabb programja. Az új általános rendezési terv az 1971-ben jóváhagyott tervhez képest további négy kerületi központot jelölt meg városközpontnak, így az eredeti koncepciót fellazította. A tervek jóváhagyására viszont nem kerülhetett sor, hiszen küszöbön állt a rendszerváltás. Tovább folyt az ún. kerületi alaptervek, a terület-felhasználást teletömbmélységben rögzítő térképek készítése. A tervek kerületek közti egyeztetésére csak részben, a munka befejezésére pedig nem került sor.

Építésének utolsó szakaszában, 1979–80-ban Gáspár Tibor az Országos Műemléki Felügyelőség szakembereinek segítségével megakadályozta az Óbudai lakótelepnek az addigi terv szerinti befejező építését. Ezáltal lehetővé vált Óbuda központi részének rezervátumszerű megőrzése.

A főosztályvezető távozásának idején (1989) következett be a politikai és társadalmi fordulat, amely a pártállam megszűnésével a városépítési hatóságok szervezetét és hatáskörét is megváltoztatta. Az építésügy és a városfejlesztés-városrendezés három minisztérium között oszlott meg (a Környezetvédelmi és Településfejlesztési Minisztérium, a Belügyminisztérium, valamint az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium). Polgármesteri ügyosztályokká szervezték át a Végrehajtó Bizottság főosztályait. Az önkormányzati törvény révén a budapesti kerületek önállósága megnövekedett, és az addigi alá- és fölérendeltségi viszonyok megszűntek. (Preisich, 1998)



## **5. fejezet**

### **Budapest 1990–2010**

#### **5.1. A rendszerváltás küszöbén (1989)**

Budapestnek 22 kerülete van. A várost tanácsi igazgatási rendszer működtette. A kerületi tanácsokat különböző szintű pártszervek saját egységei irányították. A Fővárosi Tanács ekkor anyagi mozgástere szűk volt, saját vállalatai, intézményei bevételeivel nem rendelkezett, kiadásait az állami költségvetés fedezte, terveit a népgazdasági tervek függvényében készítette. A fővárosi érdek alig jelentkezett, így egy periférikus, önmagában nem létező városként működött. A Fővárosi Tanács elnöke az volt, aki maga is tagja a Fővárosi Tanácsnak. Ergo nem volt konkrét választás, csak kinevezés. A népköztársaság 40 évének utolsó Fővárosi Tanács elnökének személyét Bielek József töltötte be. A fővárosi rendszerváltás igazi éve 1990 volt. A politikai játszmák mellett 1989-ben csak vegetált a főváros. Az eszmei, ill. politikai rendszerváltás legnyilvánvalóbb formái a szoborelemelések, utcanevek át- és visszanevezések voltak. Erre első példa, amikor az év tavaszán a Fővárosi Tanács elszállította a Felvonulás téren álló Lenin-szobrot, időszaki felújításra hivatkozva.

#### **A lakáskérdés**

A Fővárosi Tanács 1989 őszén elfogadta az új általános rendezési tervet. A terv megpróbálta összegezni a főváros „hosszú távú fejlődési irányait”. Azonban kritika érte 1990 őszén, miszerint elavultnak bizonyult ez a lépés. A lakáskonceptió és rehabilitáció témája leszögezte, hogy 9500 lakás építése áll terv alatt és ebből 6000-et telepszerű formában. A terv jónak tűnt, csak sajnos költségvetési problémák merültek fel, így az újlakás-építés leállt úgy, mint a tömb-rehabilitációt követő tizenhárom tömb felújítása, Káposztásmegyér építése (20 ezer lakással terv szerint) és a megígért metróvonalból sem lett semmi.

Készültek 1989-ben tervek a többgyermekes családok számára. A Végrehajtó Bizottság felülvizsgálta, meghatározta, hogy 1995-ig a lehetséges helyszínekre új lakónegyedek épülhetnek fel, azaz 47 500 lakás épülhet az alkalmasnak tartott városrészekben a 7. ötéves

tervben kijelölt területeken (a III. kerületi Mocsáros dűlő beépítése, Káposztásmegyer és Újpalota bővítése, a rákospalotai városközpont megújulása).

A történelmi Budapest épített környezete a 80-as évek végére teljesen lepusztult állapotba került. Óbuda és Újlak elvesztése alatt értjük azokat a bontásokat, ami a Bécsi út és a Bokor utca környékén hajtottak végre, és ezzel szaporodó grundok és foghíjtelkek születtek. Helyreállítás helyett földszintes épületek bontását rendelték el. Sétálóutcát terveztek a Bécsi út helyére, közepére 66 szobás szállodát osztrák befektetői pénzből. Ezekből a tervekben sem lett semmi. Sajnálatos módon a befolyó pénzt továbbra sem az épületekre kívánták költeni, és nem is Budapestre akarták fordítani...

## **Az önkormányzati rendszerváltás**

A szabad országgyűlési választás 1990 tavaszán történt meg. Ezután az önkormányzatiság érdekében a tanácsi rendszert fel kellett számolni. Így létrehozták a kétszintű önkormányzatiságot.

Nyár végén, 1990 augusztusában új önkormányzati törvényt állapítottak meg, melyben minden településnek joga van saját önkormányzattal rendelkeznie, az önkormányzatok nincsenek alárendelve és a tevékenységet kizárólag a törvény szabályozza. Ezt nevezzük kétszintű önkormányzati rendszernek. A főpolgármester választásra az egyik rendszerváltó párt, a Szabad Demokraták Szövetsége (SZDSZ) Demszky Gábort, a parlament nemzetbiztonsági bizottság elnökét jelölte. A jelölt a „Budapest élni fog” c. Budapest-programmal indult a kampányon, amivel bebiztosította győzelmét 20 évre.

### **5.2. Az első ciklus (1990–1994)**

A főpolgármestert adó frakció a közgyűlésben nem rendelkezett többséggel, így kisebbségben kormányozta a fővárosi ügyeket. Problémák adódtak a régi rezsim leköszönésével, így az új városvezetésnek szembe kellett néznie a város leromlott infrastruktúrájával, és azzal, hogy a teljes körű városfejlesztés folytatásának megindulásához mennyi pénze van, vagy maradt (?) Budapestnek. Ekkor még a legegyszerűbb intézményi, jogi és pénzügyi háttér sem állt rendelkezésre a tervek megvalósításához.

Az újdonsült főpolgármester, Demszky Gábor 1990 őszén a legsürgetőbb feladatnak a hajléktalan-ellátás megszervezését látta. Ugyanis a szocialista berendezkedés bukásának hátulütői jelentkeztek, mint a gazdasági válság, a szocialista nehézipar összeomlása, aminek velejárója a munkanélküliség, valamint az utcai piacok elszaporodása és az ipari negyedek eltűnése. Az országnak át kellett állnia a piaczgazdaságra, hogy versenyben maradjon a kereskedelemben.

Az elhagyott telephelyek és gyárépületek gyűrűszerűen vették körül a lakónegyedeket, leromlásuk az ott élők lakókörnyezetének romlását is jelentette. A Váci út mentén lévő kiürült angyalföldi gyártelepek és üzemek helyét átvették az „új” irodaházak, kereskedelmi raktárak és autótelephelyek/szervizek. A terület teljes elnéptelenedését a 3-as metró 1991-es átadása akadályozta meg. Az ún. „rozsdáövezetté” vált Soroksári út és a Budafoki út környéke (elhagyott, omladozó épületek) csak az ezredforduló után kezdett újjáéledni.

A város gazdasági teljesítménye stagnált, lassú növekedésnek indult, szerencsére a város nem vesztette el, mint vonzó befektetési célpont titulását. A rendszerváltás utáni első években a Magyarországra érkező külföldi működő tőke 80%-a Budapestre érkezett. Részletesen például az ingatlanfejlesztésekbe, a szálloda- és vendéglátóiparba, a pénzügyi, bank- és szolgáltató szektorba. A város foglalkoztatási szerkezete a rugalmasabb munkaerő-piaci kínálatnak is köszönhetően hihetetlenül gyorsan átalakult.

## **A fővárosi és a kerületi önkormányzatok hatásköre**

Az önkormányzati törvényt 1990 augusztusában fogadták el, amely meghatározta az önkormányzati alanyokat, mint a belső városmagot, a városrészeket, a külső kerületek egybefüggő település részeit, valamint az agglomerációs településeket.

Létezett egy elgondolás a Fidesz részéről, a City-konceptió címen, ami a várost 12 belső (centralizált egységes irányítású terület) és 10 külső kerületre (önálló települési önkormányzat) osztotta volna fel. Ezzel az elképzeléssel a Fidesz elkülönítette volna nem csak „közigazgatásilag” a belső magot a külső területekkel, de a feladatkörök szétosztásával valamelyest egyszerűbbé tették volna a főváros és az önkormányzatok munkáját. Az akkori liberális eszmék nem támogatták ezt a koncepciót, így nem is valósult meg.

A fővárosban a települési önkormányzatok feladat- és hatáskörét a kerületi önkormányzatok gyakorolják /mint város a városban/, megillető jogkörrel (pl. ingatlanvagyon hasznosítás) és a feladatkörök közé tartozott a településtervezés is, ami a rendszerváltás után

az autonóm települési önkormányzatok szintjére került. A kerületeken átnyúló fejlesztésekhez és beruházásokhoz a fővárosi önkormányzatnak meg kellett szereznie a kerületek beleegyezését, hozzájárulását. A fejlesztésekhez azonban valamilyen alapra volt szükség. A fővárosi és a kerületi önkormányzatoknak osztozkodniuk kellett a szja-n, az állami forrásokon és a helyi adókból származó bevételeken. Eleinte a főváros „nagyvonalúan” a kerületek saját bevételeiből nem követelt részesedést a város „globális” fejlesztéseire vagy a hiányok pótlására, de az ezredforduló felé és az után ez az engedékenység megfordult, a kerületek befolyó forrásainak 90%-t követelte meg. Ez később feszültséget is keltett a főváros és a kerületi önkormányzatok között, együttműködés terén szinte rideggé vált a két fél kapcsolata, és ennek negatív hatása nem csak a város polgáraitra hatott ki, hanem a város „foltokban történő” fejlődésére is.

A fővárosi önkormányzat hatásköre alá tartozott a közműszolgáltatások, a tömegközlekedés, az épített és természeti környezet védelme, a főútvonalak és közparkok gondozása, stb. Probléma adódott az egyeztetések elhúzódása a stratégiai fejlesztések elindulásánál (pl. a csepeli szennyvíztisztító ügye vagy az 1993-as Csepel leválási akciója Budapestről). Mivel a helyi (politikai) érdekek szerepe erősödött, így mára meghatározó erőnek számított a helyi önkormányzatok belső erőviszonyai. Korábban a tervjavaslatokat (1990 előtt) a központi politikai támogatás megszerzése előzte meg – és vélhetőleg ez volt a gyorsabb, járhatóbb út -. Mára ez megváltozott, mert piaci tényezővé, tőkévé váltak a rendezési tervek tárgya, a terület és annak alapegységei, az ingatlanok. Az önkormányzatok nem az állami beruházókért, hanem a piaci fejlesztési forrásokért versengenek.

További problémát jelentett a pénzügyek rendezése, mennyi felhasználható tőkéje van a városnak. A hiányt 1991-ben kb. 19 milliárd forintban becsülték meg. A fővárosi és a kerületi önkormányzatok közötti bevételek és kiadások megoszlása a rendszerváltástól tekintve így nézett ki: eleinte a főváros kevésbé, majd nagyobb elvonásokhoz folyamodott a kerületek rovására, így a kerületeknek fogyatkozó forrásokkal, eladósodással és egyúttal hitelek felvételével kellett szembe nézniük, amíg párhuzamban a főváros a lassan növekvő bevételek mellett szintén hitelfelvételre szorult, hogy a hiányt pótolják. Belátható következményként jelentkezett, hogy az első négy évben a város költségvetésének 80%-a városüzemeltetésére és az intézmények működtetésére ment el, és csak egyötöde maradt beruházásokra és felújításokra.

Pozitívumként meg kell említenünk, hogy leglátványosabb fejlesztések a ciklus második felében történtek, ugyanis ekkorra lehetett számítani a felújítási forrásokra. Ilyen fejlesztésekből újult meg a Vígyszínház, a buszprogram, a Nagyvásárcsarnok és a Nagykörút.

A közel százéves múltra visszatekintő centralizált városszerkezet ára az ezredforduló előtti évtizedben „gyűrűződött be”. A város nem csak a közlekedésileg megterhelt belső városnegyedei, de maga a város infrastrukturális kiépítettségének hiányosságai is visszaköszöttek. A főváros megoldásként egy programot készített el városfejlesztési stratégiához. A „Demszky Gábor programja a főváros számára” c. koncepció (1991) a helyi városközpontok kialakítására és a város széthúzására (déli irányba, a Duna-part mentén, a mai millenniumi városközpont felé) összpontosított. Ezen kívül a program javasolta Csepel-sziget északi részének bekapcsolását a város vérkeringésébe, új Duna-hidak építését tűzte ki célul, és fontosnak tartotta a Hungária körút meghosszabbítását a Csepel-sziget felé, majd átvezetni a budai Galvani úthoz. A Csepel-szigettel kapcsolatos fejlesztések mellett más elképzelések is születtek. Egy új, modern városközpont létrehozását javasolták, a sziget északi csücskére, hogy így a belváros tehermentesítése megvalósuljon. Ezt az elképzelést még az akkori Budapest főépítésze, Aczél Gábor publikálta „Csepel-Manhattan ötlet” címen 1991 márciusában. Végül, hogy a sziget északi részén toronyházas épületek emelkedjenek, nem valósult meg. A közgyűlés 1991 májusában megszavazta a Galvani úti, a lágymányosi és a soroksári híd tervét, amit a liberális oldalon lévő városépítészeti szakemberek elleneztek. A terv mellett biztosítéknak ott volt, hogy a kormány csak olyan beruházásokra volt hajlandó pénzt kínálni, amelyek valamiképpen a megépítendő expóhoz (Magyarország a világkiállításra készülődött a kilencvenes évek elején...) kötődtek. Ennek megfelelően Budapest első hídja a rendszerváltás után a Lágymányosi híd lett. Azonban az expó „hibája” abban nyilvánult meg, hogy elszívta a tőkét az ekkor rászoruló városrészek fejlesztésétől, így hosszabb távon feleslegesen kényszerpályára állította a városfejlesztést. Ez érzékenyen érintette a lakásépítés és rehabilitáció problémáját. A főváros lakosságának 1980 óta tartó állandó csökkenésével szuburbanizáció játszódott le. A korábbi 2 milliőről 1,7 millióra csökkent a város lélekszáma 1990-re, azóta is stagnál. A kitelepültek jó része a fizetőképes lakósságból származott, akik nem vállalták a régi házak felújítását és karbantartását. Ilyen sorsra kerültek a Nagykörút és a Hungária körút közötti sáv lakónegyedei, így ezek az épületek értékvesztéssel jártak. Az első ciklusban felére csökkent az új lakások építése, de az igazi gond a meglévők fenntartása volt. Az önkormányzati lakások ügyének rendezése kerületi hatáskör lett, így a fővárosnak nem volt beleszólása. A kerületek a költségek miatt a lakások tömeges eladását választották, ezzel beindult a lakáspiac.

Az említett expó „miatt”, a város-rehabilitáció is kényszerpályán mozgott, kevés forrás maradt az elpusztult lakónegyedek rendbetételére. Látványos előrehaladás a Ferencváros

belső részén történt, a Tompa utca és Liliom utca környéki rekonstrukció sikeresnek bizonyult.

A város legsürgetőbb infrastrukturális felújítási és fejlesztési programjai csak a 90-es évek közepén indulhattak el, persze egy része az expónak alárendelve. A ciklus legígéretesebb kezdeményezésének számlájára írhatjuk az 1992 márciusában meghirdetett Összefogás programot. Eredetileg a Fidesz indította, de nagykoalíciós kezdeményezéssé nőtte ki magát. A program kötött megállapodásokat, hosszú távú beruházásokat tartalmazott. Idetartozik az M0-s körgyűrű bővítése, a Hungária körút felújítása és az új Duna-hidak felépítése (elsősorban a tervezett expóhoz kapcsolódtak). A megvalósítást eleinte „rövid” időn belül tervezték, azonban nem lehetett számítani a ciklusokon átívelő politikai játszmákra és pénzügyi problémákra, így a tervek nagy része közel 15 évvel később adott eredményt, azt is csak részben.

Leszögezhetjük, hogy az első ciklus sikeresnek tekinthető, a város működő- és fejlődőképes maradt, rugalmasnak mondható együttműködés alakult ki az országgyűlés és a fővárosi közgyűlés között.

### **5.3. A második ciklus (1994–1998)**

A rendszerváltás utáni második parlamenti választásokon, 1994 tavaszán elsőprő győzelmet aratott az utódpart MSZP, ami a választásokat követően az SZDSZ-szel koalícióra lépett. Ez a fejlemény kihatott a budapesti viszonyokra is. Az alkotmányozó többség birtokában lehetőség nyílt az önkormányzati rendszer átalakítására, ami meg is történt. Az önkormányzati választásokon pedig Demszky Gábor megtartotta pozícióját, mint főpolgármester. Az önkormányzati rendszer módosításáról 1994. szeptember 30-án elfogadták az 1994. évi LXIII. törvényt, ami megfogalmazta a főváros kibővült jogkörét és biztosította a hierarchikus rendeletalkotási jogot.

Az első koalíciós feszültségek okozója a fővárosban a privatizációs problémákban keresendő. Az újszerű kezdeményezések közé tartozott a város-rehabilitációs keret létrehozása, amelyet a kerületek lakásprivatizációiból származó bevételek 50%-ából, valamint a fővárosi kiegészítésekből fedeztek volna. Az erre a célra fordított 1996-ban elindított évi 1-2 milliárd forintos támogatás sem volt elég a lepusztult fővárosi épületállomány megújítására.

Azonban a fővárosban a koalíciós partnerek együttműködése sokkal gördülékenyebb volt (4 választási cikluson keresztül kitartott), mint országos szinten. Az együttműködés a Főváros hatékony működését és megfelelő fejlesztését előirányzó, egyeztetett programon alapult. A fővárosban is küszöbön állt a pénzügyi krízis, a világkiállítás kormányzati lemondása és a kapcsolódó extra fejlesztések, valamint az állami költségvetés helyzete miatt.

Az új gazdálkodási stratégiát hosszas előkészítés után csak 1996 végén sikerült elfogadni. A főváros bevezette a négy-, később hétéves fejlesztési tervet a francia Crédit Local International Conceil által kidolgozott számítógépes tervezési modellre alapozva. A végleges Városfejlesztési Konceptió kidolgozása 1997-ben kezdődött meg – az előző ciklus végén elfogadott városfejlesztési koncepció munkanyaga alapján -, és az egyeztetések egészen 2003-ig elhúzódtak. 1997-ben saját feladatellátási koncepcióval rendelkezett a kulturális szféra, így több milliárdos felújítások révén szépült meg a Thália Színház, létrehozták a Trafót, megreformálták a környezethálózatot és megkezdték a máig tartó Állatkert rekonstrukcióját. A fejlesztések mellett, a Fótáv Teve utcai üres telkére sikerült kijelölni a megépítendő Fővárosi Levéltár helyét.

A romló központi költségvetési viszonyok között a Fővárosi önkormányzat bevételek révén meg tudta tenni azt, hogy hiteleit visszafizesse 2001-ig, így a főváros nagyszabású fejlesztésekbe is belevághatott. A ciklus végére közel 55 milliárdos pénzügyi tartalékot tudott felhalmozni. A meglévő forrásokból nagyberuházások sora következett be, mint pl.:

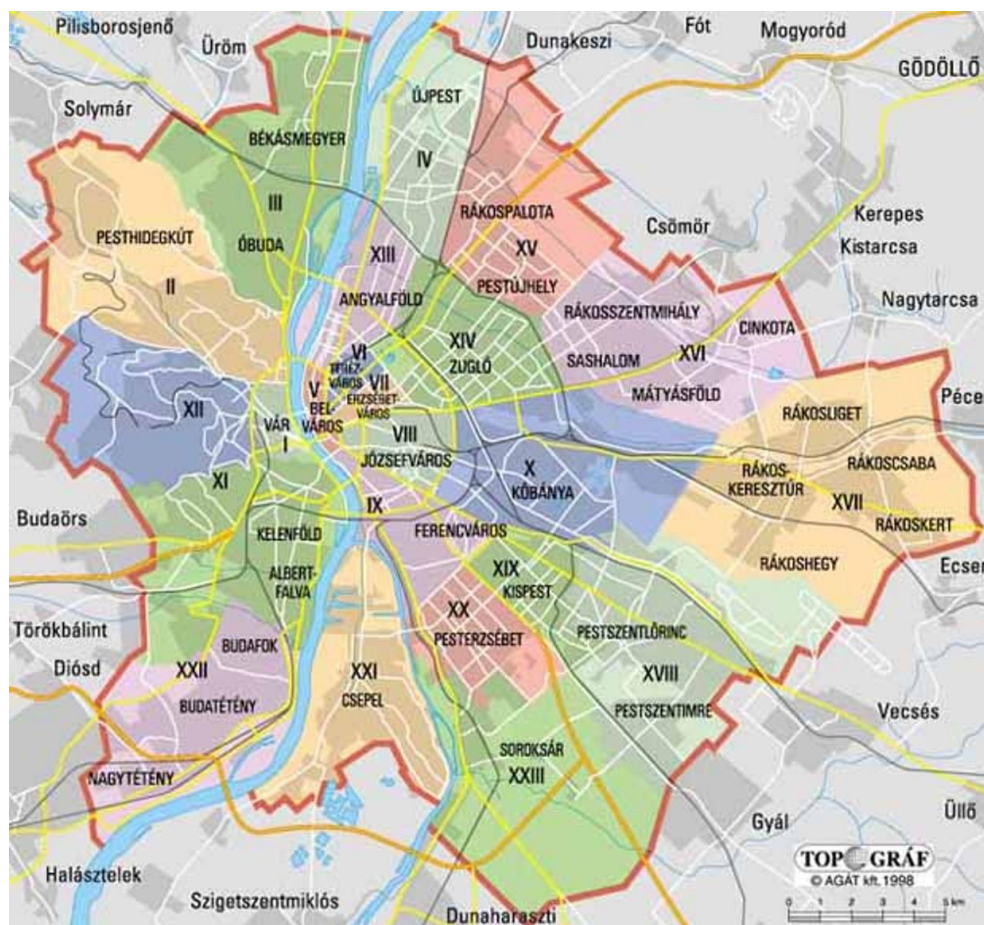
- átadták az államilag finanszírozott Lágymányosi hidat 1995 októberében
- megújult a millenniumi földalatti
- kiszélesítették a terminálokat összekötő főutat a Ferihegyi 2-es terminál (ma Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér) bővítéséhez
- megindult a 4-es metró projekt
- 1997-re megújult a Nagykörút pesti szakasza, valamint kicserélték a Petőfi híd saruit
- Káposztásmegyeryig meghosszabbították a 14-es villamos vonalát és a 2-es villamos pályája négy kilométer hosszan kicserélődött
- átadták a rehabilitált és sétálóutcává alakított déli Váci utat
- folytatódott a közműcsere és több Duna-híd korrózióvédelmét is megoldották

A pozitívumok létrejöttét gyakran feszültség helyzet előzte meg a fővárosi és a kerületi önkormányzatok között. Ezek alapja pénzügyi forrásokból fakadt, ugyanis állandó feszültséggöcként jelentkezett az állami források és a helyben beszedett adók szétosztásának ügye (ez napjainkban sem új jelenség) az önkormányzatok között.

A ciklus legvégén, 1998 augusztusában megszavazta a fővárosi közgyűlés az új Általános Rendezési Tervet, amelyben meghatározták a jövőbeni várostervezés alapjait. Ezek közé tartozott a zöldmezős beruházások visszaszorítása szemben a barnamezősök elősegítése, a belváros terhelésének csökkentése, valamint a Duna partjainak feltárása és az átmeneti zónán végighúzó Munkás körút kialakítása. Azonban a Fővárosi Szabályozási Kerettervet a közgyűlésen még nem tudták elfogadni, további egyeztetésekre volt szükség a kerületekkel.

A kilencvenes évek végén új épülettípusok kezdtek ékesíteni a város arculatát, a plázák, ill. bevásárlóközpontok. Ezek a beruházások radikálisan átalakították az adott terület infrastrukturális és környezetterhelési viszonyait. Ilyen bevásárlóközpontok nyíltak, mint a Duna Plaza, a Pólus Center vagy a Széna téri Mamut, és az akkor még jövőbeli távlatokat figyelembe vevő beruházók 22 további bevásárlóközpont építéséhez kértek engedélyt.

Az 1994–1998 közötti önkormányzati ciklust a pénzügy-politikai és koncepcionális megújulás, infrastrukturális előrelépések, valamint közigazgatás-politikai gondok jellemezték.



11. ábra Budapest és kerületei 1998-ban



## 5.4. A harmadik ciklus (1998–2002)

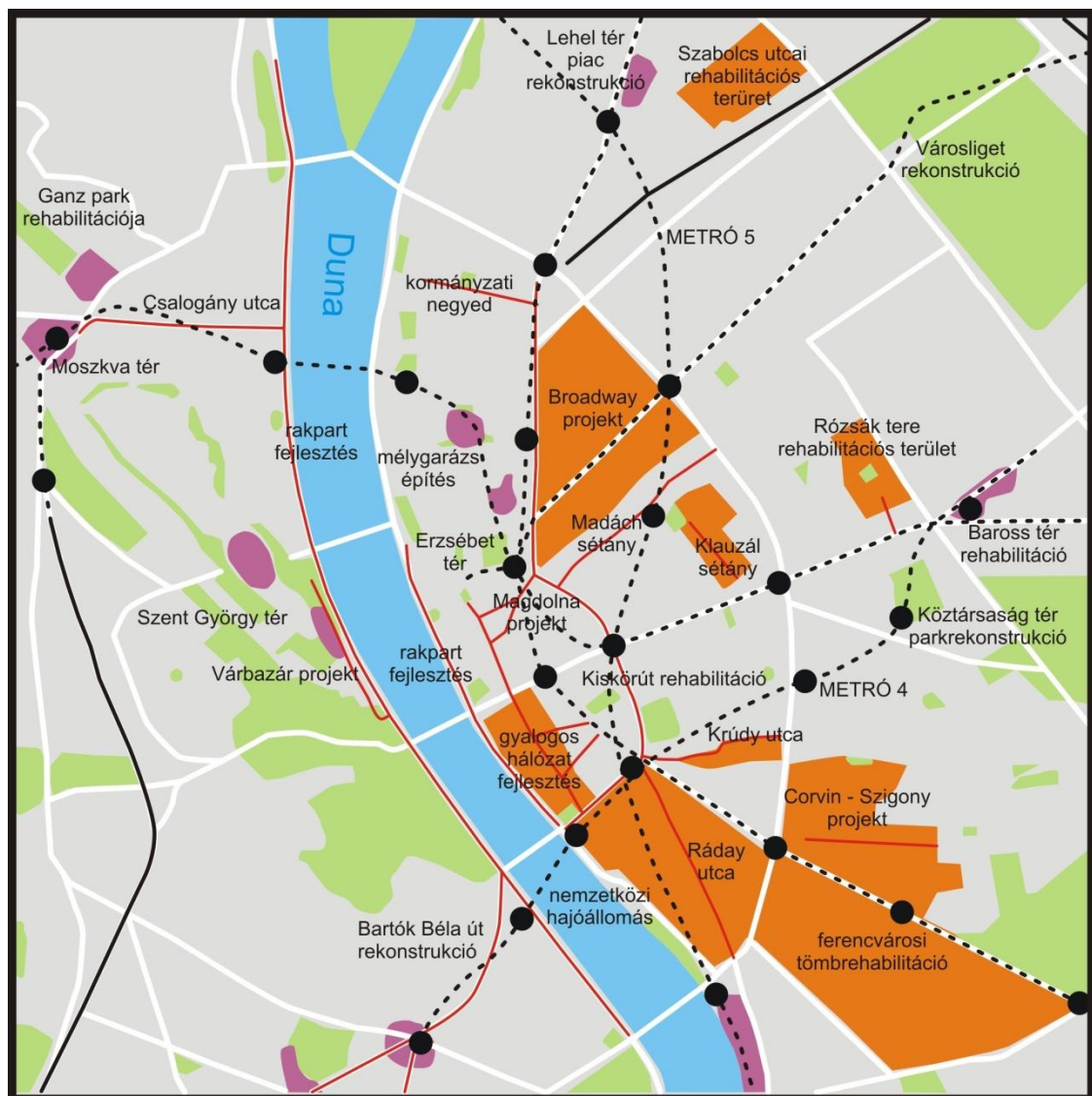
Az 1998-as tavaszi parlamenti választást a jobboldali Fidesz–MDF–FKGP koalíciója nyerte. Azonban az önkormányzati választáson induló Demszky Gábornak harmadszorra is megadták a fővárosiak a bizalmat. Az ellentétes ideológiai irányzatok ütközése révén a liberális fővárosra négy szűk esztendő várt.

A ciklus elejét a kormány és a főváros konfrontációja jellemezte. Első ilyen jelenség volt, hogy 1998 őszén a kormány leállította a Nemzeti Színház építését és elvették az azt megalapozó Bán Ferenc tervét, anyagi okokra hivatkozva. A színházat végül máshol és más tervek alapján építették meg. A következő kormánylépés, az 1999. október 31-én benyújtott költségvetés után hivatalosan is bejelentették, hogy a 4-es metró építését leállítják. Továbbá kiderült, hogy a főváros nem kap támogatást se a levéltárra, se a füstmosóra, se a kórházfelújításokra, és a céltámogatásokból sem jut Budapestnek semmi.

Nehézségek léptek fel a főváros megítélésénél nem csak helyi, de országos szinten és a kérdés az volt, hogy a főváros az ország ellenpólusa vagy jövőképe, ill. húzó- vagy elvonóereje. Pénzügyeket tekintve a harmadik ciklusban, a kerületi önkormányzatokban a szja helyben maradó részét 5%-ra csökkentették, így nem kis mértékben nőtt a területfejlesztési „impotencia”. Kérdéssé vált az új beruházók sorsa, de a főváros rendelkezésére álló források nem csökkentek, mivel hatalmas saját iparüzési-adóbevételei révén sokkal kevésbé függött a központi támogatástól, mint más városok.

A főváros gazdálkodása a ciklus kezdetén, stabil alapokon állt. Olyannyira, hogy 1997-ben visszafizette az 1998 és 2001 között esedékes hiteleit. Az esetleges hiteleket és a privatizációs bevételeket csak is városfejlesztési feladatokra fordították. Azonban válaszut elé állt a főváros. Dönteni kellett, hogy megtartja az előirányzott finanszírozási modellt, amivel biztosítja a főváros esetleges pénzügyi kilengéseit, vagy folytatja a megkezdett városfejlesztési dinamizmust. Ugyanis a kettő fenntartása egyszerre nem lehetséges csökkenő privatizációs bevételek mellett, mikor a fejlesztési arányt csak a folyó bevételekből lehet finanszírozni. A kormánygarancia elmaradásai miatt viszont a hitelfelvétel megrágult. Még az előző ciklusban, 1996-ban hétéves finanszírozási prognózist készítettek, és elfogadtatták a Fővárosi Közgyűléssel azt a célt, hogy állandósítsák a 20%-s működési eredményt. Az alternatív pénzügyi megoldást támogató nagy fővárosi költségvetési reform azonban a ciklusban nem valósult meg. A főváros kudarcként élte meg, hogy nem sikerült bevezetni az egységes fővárosi ingatlanadót, ami a bevételek növelését eredményezte volna, ez

magyarázható a kerületek ellenállásával és azzal, hogy a kormány által ígért központi adócsökkentés elmaradt. Tovább feszítette a főváros kapcsolatát a kormánnyal a 4-es metró ügye, valamint a 2001. szeptember 11-ig növekvő idegenforgalmi bevételek visszaesése a ciklus 2. felében. Siker koronázta a fővárost a 20%-s működési eredmény elérésével (1998), sőt 1999-ben túl is teljesítette, sajnos a ciklus végére a működési eredmény alábbhagyott.



**12. ábra A belső városrészek jellemző fejlesztési feladatai (2002)**

Az egész ciklus az új városfejlesztési koncepció kidolgozásának jegyében telt el. 1998 októberében sikerült elfogadtatni - a már az első ciklusban megkezdett - a Fővárosi Szabályozási Kerettervet, amelyben rögzítették Budapest hosszú távú fejlesztéseinek alapelveit. Idetartozott a külső gyűrűk kiépítése, a város és a víz kapcsolatára építő „Duna-főutca” koncepció, a városrészek rehabilitációja, a belváros tehermentesítése és a város

egykori, funkcióikat veszített ipari övezeteinek fejlesztése (barnamezős beruházások támogatásával). Az kerettervet nem sikerült elfogadtatni a későbbi egyeztetések során, így további tárgyalásokra volt szükség. A következő négy év alatt a várostervezői és a várospolitikai szemléletek ütközéseinek sorozata volt jellemző. A tervezők szerint a koncepcióhoz teljes körű kidolgozásra volt szükség, viszont ellenoldalról a politikai érdek azt kívánta, hogy adott időszakhoz kötve mit lehet teljesíteni. A város tizenöt éves fejlődését előre látó koncepciót 2002 szeptemberének végén fogadták el véglegesen, és 1998 óta több változtatáson ment keresztül (12. ábra).

A főváros vezetőségét tekintve, jól lehet megfigyelni azt, hogy az elmúlt ciklusok óta bizonyítani akarták rátermettségüket, és a város működtetésének biztosításának rovására, továbbra is a dinamikus fejlődés mellett tartottak ki. Azonban a vezetőség nem volt hajlandó arra, hogy a körülmények romlására lassítson tempójából. Az elkövetkezendő ciklusok történései bizonyítani fogják, hogy ezen a ponton érhetett talán véget a főváros „sikertörténete”, a rendszerváltás utáni időket és a város lokális teljesítményét tekintve.

A kormány és a főváros politikai harcaitól eltekintve a ciklust rengeteg projekt, beruházás átadása jellemezte. Átadták a Bárka Színházat, a Ferihegy 2B utasterminálját, a felújított Madách Színházat, a korszerűsített dél-pesti szennyvíztisztítót, a West End City Center új plázát, a Centrál kávéházat, a Millenáris Parkot, a kibővített és felújított Szabó Ervin Könyvtárat, az Uzsoki Utcai Korház új szárnyát, a Lehel Csarnokot, a pusztázamori hulladékkezelőt, a népligeti buszpályaudvart, az Alkotás Point irodaházakat, a Gödört, a pesterzsébeti városközpontot, az új Nemzeti Színházat, a kiépített és befejezett Hungária gyűrű kiépítését, valamint a kormányrezidenciának szánt Sándor-palotát és a Terror Házát. A ciklus végére hatalmas útfelújítási kampányba kezdett a főváros. Közel 11 milliárd forintot költöttek út- és hídfelújításra.

A 2002-es évre egy dinamikusan fejlődő főváros képét láthatjuk. Gazdasági szempontból is jól látható, hogy 1998-ban és 2002-ben is itt termelték meg a GDP 35%-t és itt tevékenykedett a működő vállalkozások 52%-a. A beruházásokat illetően az országban nem sokra, 32%-ról 28-ra csökkent.

A ciklus utolsó évének őszén az önkormányzati választáson a főpolgármester Fővárost Európának c. programmal indult (a címben is érezhető az EU-ba lépés közelsége). A programban nagyszabású költségek ígéretével kecsegtetett arra alapozva, hogy a fővárost vezető koalíciót a frissen alakult Medgyessy-kormány megsegíti elképzeléseiben az előző ciklus kormányához képest.

## 5.5. A negyedik ciklus (2002–2006)

A 2002-es országgyűlési választást a szocialisták nyerték, ismét koalícióban a szabad demokratákkal, mint 1994-ben. Az önkormányzati választás idején a főpolgármester Budapest európai fővárossá fejlesztésének programjával (Fővárost Európának) indult. A program meghatározott egy egységes és összefüggő, komplex elképzelést a városfejlesztés irányairól. A program elemek közé tartozott a 4-es metró és aquncumi új Duna-híd megépítése, az 5-ös metró építésének megkezdése, a 2-es metró felújítása, a város-rehabilitáció és a környezetvédelmi beruházások. Negyedszerre is megválasztották a fővárosiak Demszky Gábort. A Fővárosi Közgyűlést vezető koalíció az előző négy év keménykezű kormányzat megszorításai után jelentős változásra és támogatásra számított a tavasszal megalakult Medgyessy-kormánytól.

Az első támogatási kijelentést maga a kormányfő közölte 2002 novemberében a Fővárosi Közgyűlésen, ahol megerősítette a kabinet támogatását az M0-s tovább építésében, a 4-es metró és az újpesti híd megépítésében, az elővárosi gyorsvasút rendszer fejlesztésében, a város-rehabilitációs programban és mindemellett az önkormányzatok saját forrásait 5-ről 10%-ra emelné. A várt lendület, amit a város vezetősége remélt, elmaradt. Az egyéb beruházások alapjainak letétele, a megállapodások, ill. a kabinettel való egyeztetések időt raboltak a fővárostól „megszokott” dinamikájából. Ilyen sorsra került a 4-es metró beruházásának előkészületei, ami a vártnál tovább csúszott, így előre láthatóan az ígért határidőt – az építést tekintve - nem tudják betartani.

A pénzügyi gondok megjelenéséért az előző kormányt okolták, miszerint a fővárost közvetlen elvonások érték, így 100 milliárd forinttól esett el Budapest. Ezt a hiányt a liberális vezetőség túlzottan igyekezett pótolni koalíciós partnere sürgetésével, hogy a kiesett bevételeket segítse megtéríteni, valamint követelték az előző kormány által bevezetett megszorítások megszüntetését. A ciklus második felében a központi támogatások növekedése megindult. Mégis a főváros keveselte az útfelújítási programhoz a támogatási keretet, így reagált a 2005-ös központi javaslat beterjesztésére. Még ha ez kevés is volt a főváros számára, a kormány biztatóul támogatást ígért a Moszkva tér, a belső városrészek és az Óbudai Gázgyár területének rehabilitációjára, a gyógyfürdők, a budapesti tömegközlekedés és az útfelújításokra. A tömegközlekedési normatíva bevezetéséről szóló ígéretét a kormány végül nem teljesítette. Az egyik sokat mondó oka az volt – mint sok más fejlesztésnek is -, hogy a

kormányzat a 2002–2006 közötti ciklusban nem tudta megvalósítani az önkormányzati pénzügyi rendszer átfogó reformját.

A főváros pénzügyi gondjait az ország 2004-es Európai Unióba való belépése oldhatta. A Fővárosi Közgyűlés 2005 júniusában elfogadta a Podmaniczky Programot. A 2013-ig tartó középtávú terv alapfejlesztéseinek megvalósítása 2100 milliárd forintos költséget jelentett, amelyből 600 milliárd forint fővárosi önrész, a többi uniós, állami és magánbefektetői forrás. A projekt némileg tartalmazta a Demszky-féle Fővárost Európának program elemeit is. Idesorolhatjuk az aquincumi híd és a körvasúti körút megépítését, az Óbudai Gázgyár területének fejlesztését, a pesti zsidónegyed felújítását, az 1-es és 3-as villamos pályáinak meghosszabbítását, az 5-ös metró megkezdését, valamint az Erzsébet téri „Gödör” és környékének végleges rendezését. A hatalmas városfejlesztési program ellenhangokra is talált, a fővárosi ellenzék tiltakozott, mivel forráshiány miatt megvalósíthatatlan a terv. Az egyik erre mutató tényező a fővárosi önkormányzat hitelállományának mértéke volt, 2006 elejére elérte a 112 milliárd forintot. A főváros mégis belevágott a fejlesztésekbe.

Az uniós támogatások nyújtotta lehetőségeket Budapest az aktuális adottságokhoz képest igyekezett maximálisan kiaknázni. Mindez jól bizonyítja azt a tényt, hogy a főváros szinte nem volt tekintettel az ország gazdasági helyzetére azzal, hogy magának követelt olyan pénzügyi forrásokat, amelyek tovább növelték az országban a területi egyenlőtlenséget. A források révén 2006 áprilisában letették a csepeli szennyvíztisztító alapkövét, amely az EU legnagyobb környezetvédelmi beruházását szimbolizálta. A szennyvíztisztító alapkövének letételét megelőzte még számos fejlesztés:

- 2003-ban megkezdődött a 2-es metró 5 évig tartó felújítása
- 2004-ben elkészült a Fővárosi Levéltár Teve utcai épülete
- 2005–2007 közötti hároméves útfelújítási program első két évében 300 km útburkolatot hoztak rendbe
- befejeződött az iskolarekonstrukciós program és a bővítések a Bajcsy-Zsilinszky Kórházban, ill. a Szent Imre Kórházban.

## **5.6. Az ötödik ciklus (2006–2010)**

A tavaszi parlamentáris választáson ismét szocialista győzelem volt. Úgy tűnt, a koalíciós együttműködés nyugodtan folytatódik a fővárosban. Azonban az állampolgárok által is

megszavazott Gyurcsány Ferenc kormányfő botrányos balatonőszödi beszéde után és a 2006 októberében történő tévészékház ostrom folytán az emberek bizalma megrengett a koalíció iránt. Demszky Gábor utolsó megválasztását ezek az események kétségessé tették. Ugyan, az önkormányzati választáson ötödször is bizalmat kapott a fővárosiaktól, de nem sokkal előzte meg a jobb oldal indulóját, Tarlós Istvánt. A Fővárosi Közgyűlésen ezúttal kiegyenlítődk az erőviszonyok, csak a főpolgármester mandátuma növelte a baloldali koalíció súlyát.

A közgyűlésen szereplő politikai erők egyetértettek abban, hogy az EU által biztosított támogatásokat maradéktalanul fel kell használni. Eddig nem volt a fővárosnak ilyen nagy lehetősége, hogy a városfejlesztési programját az EU 2007–2013 közötti pénzügyi ciklusához fűződő nagy mennyiségű támogatási forrásokhoz igazítsa. Ilyen hatalmas lehetőség legutóbb a főváros történetében a 19. és a 20. század fordulóján adatott meg Budapestnek. Az első 3-4 önkormányzati ciklus fejlesztései többnyire a leköszönt tanácsrendszer örökségének felszámolását jelentette. Az ötödik ciklusban kezdődhetnek el az igazán látványos beruházások. Olyan projektek, amelyekre korábban nem tudtak támogatást élvezni, de meglettek a források.

A ciklus közben vált uniós projektté a főváros legnagyobb beruházása, a 4-es metró. Ugyanis a kormány 2006 végén bejelentette, hogy a ráeső részét uniós támogatásokból kívánja finanszírozni. A közel egy évtizedes pénzügyi problémákkal küszködő főváros, költségvetésének kb. felét csak fejlesztésre fordította ez időben. Számíthat Budapest az EU által 2009-ig meghatározott több mint 555 milliárd forintnyi támogatásra, mégis – a válság miatt – a Főtáv elvetett eladása folytán, hitelek felvétele mellett döntött a főváros annak érdekében, hogy biztosítani tudja az uniós projektek önrészét. Megoldatlan probléma volt továbbra is, hogy a főváros, adóbevételeinek töredékével gazdálkodhatott (2010-re 8%-ra csökkent), az elvonások miatt.

Az önkormányzatiság bonyolult hibái az ötödik ciklusban jelentkeztek igazán. A partner viszony a kerületekkel és azok között nem volt mindig felhőtlen. Ennek okai közel 2 évtizedre nyúlnak vissza. Az önkormányzatok együttműködését nehezítette a kétszintű közigazgatási struktúra és decentralizáltság, ami 2010-re megreformálásra várt. További hibái keresendők a szétaprózott hatáskörökben és a túlbürokratizáltságban, ami hosszú távon alkalmatlanná teszi a főváros működését. A fővárosi és a kerületi önkormányzatok kapcsolatát mellérendeltség jellemezte inkább, mint hierarchikus alárendeltség 1990 óta. Az önkormányzatiság hibáinak mértékadója a ciklusokon átívelő konfliktusok voltak. A 2006-2010-es ciklusban jó példa erre még az első ciklusban, a XII. kerületben jogszerűtlenül emelt

turulszobor vitája, az Óbudai Gázgyár revitalizációja, a belső-erzsébetvárosi rehabilitáció hiányosságai, stb.

A 2006–2010 közötti ciklus legnagyobb pozitívumát a rengeteg városfejlesztési beruházás jellemzi. A kormány 2007 júliusában döntött a legfontosabb projektek első köréről. Ezek közé tartozott a Szabadság híd teljes felújítása, a Liszt Ferenc zeneakadémia rekonstrukciója, a józsefvárosi Magdolna-negyed szociális város-rehabilitációja, a Szépművészeti Múzeum térszint alatti bővítése és a Budai Vár rekonstrukciója (ezt a projektet végül a kormány, takarékoskodásra hivatkozva törölte). Kiemelt projekt lett a budai fonódó villamoshálózat létrehozása, a rákoskeresztúri buszkorridor kiépítése, a műemléki gyógyfürdők felújítása, a csepeli gerincút megépítése, a Városligeti Műjégpálya rekonstrukciója és a Budapest Szíve program több üteme. Továbbá uniós támogatásból újul meg a Margit híd, a Fővárosi Állat- és Növénykert.

A ciklus vége felé a BKV botrányoktól volt hangos a főváros. A közlekedési vállalat megoldásáról szóló, szocialisták által benyújtott előterjesztést a közgyűlés folyamatosan elnapolta. Ezt megelégedve, a szocialisták kiléptek a koalícióból, így a liberálisokkal való együttműködés hivatalosan 2009. november 20-án ért véget. A 2010-es tavaszi parlamentáris választást a Fidesz-KDNP nyerte, nem meglepő 2/3-os többséggel. Az emberek 20 év után nem csak az országban akartak változásokat, hanem a fővárosban is. Az októberi önkormányzati választáson véget ért az a „Demszky-korszak”, amely Budapest politikáját két évtizedig nagymértékben meghatározta. A választás győztese a jobboldal indulója, Tarlós István lett. Amíg Budapesten a hatalom átrendeződés folyamatai történtek, közben a korábbi ciklusokban elkezdett fejlesztések tucatjai folytatódtak.

(Demszky, 2010)

## **5.7. A főváros jövője (2010– )**

A fővárosban az élet nem állt meg az önkormányzati választás után. Tarlós István főpolgármester programja kifejtette, hogy a főváros működtetését mindentéren új alapokra kell helyezni, ill. meg kell reformálni. Elsőként biztosítani kell az új vezetőségnek – lehetőleg az új kabinet segítségével – a város pénzügyeit, azaz az adósságokat törleszteni kell még a cikluson belül, csak így léphet ismét a város a fejlődés következő lépcsőfokára. Azonban a fejlődés gátjaként újból és újból a közlekedés jelentkezik. Közigazgatási problémákat tekintve a túlbürokratizált kétszintű önkormányzatiság hibáit átláthatóbb,

ésszerűbb rendszer kiépítésével oldaná meg. Sokkal nagyobb támogatást nyerne a városüzemeltetés és a közszolgálatok, az elmúlt ciklusokkal szemben.

Szakdolgozatomban a programrészek közül leginkább a városépítés és fejlesztések célkitűzéseit részletezem. Továbbra is egzakt célkitűzés Budapest élhető, példamutató nagyvárossá alakítása. Tervezés alatt áll a Duna adta lehetőségek jobb kihasználása és partrendezése, közlekedési szempontból a Belváros szerepének meghatározása. Szándék előtt áll az 1-es villamos átvezetése a Lágymányosi hídon. Továbbá kijelölés előtt állnak a városon belüli centrumok, toronyházak, végleges zöldterületek helyei. Megkezdés előtt áll a komplexelvű lakótelepi rekonstrukciók előkészítése. Folytatni kívánják az előző ciklusokban megkezdett beruházásokat, mint például a hídfelújításokat, a csepeli gerincút meghosszabbítását, a Moszkva tér rendezését és a Budapest Szíve programot. Kezdeményezik az elvetett kormányzati negyed helyén egy új múzeumi negyed kialakítását, és a több mint 60 éve megszüntetett Fővárosi Közmunkák Tanácsának újraélesztését. Az FKT feladatai nem sokban különbözne a korábbiakhoz képest: a fejlesztés és azok szükségleteinek felmérése és megtervezése, projektek előkészítése, lebonyolítása. Hatásköre Budapest és agglomerációja lenne, és meg kell határoznia 15-20 évre szóló stratégiai fejlesztési irányokat. A környezetvédelmi célkitűzés egyik része a zöld Budapest megteremtése, és a még megmaradt zöldterületek beépítésének leállítás.

A várható eredményeket nehéz lenne előre megállapítani és elvárni a jelenlegi állapotában a főváros fejlődését illetően. A város életének utóbbi 20 évét elhamarkodott lenne értékelni, így objektíven szemlélve kell vizsgálni a múltat, a jelent és a jövőt. A 2010-es évekre Budapest vélhető új célja egy stabil alapokon álló főváros megteremtése, amely versenybe szállhat a közép-európai fővárosok mellett.

(<http://tarlosistvan.hu/budapest-program/>)



# Összefoglalás

A főváros közel 70 éves periódusa alatt sok változáson ment keresztül. A trianoni békeszerződés után a város népességének növekedése követelte az akkor „zsúfolt” város terjeszkedését. A menekülteket el kellett helyezni, így lakások tömegeinek építésére volt szükség. Azonban a város túlzottan szigorú építési szabályzata indukálta azt a folyamatot, mikor a városhatáron kívüli területeken megszorodott a beépítések száma. E mellett égető kérdéssé vált a gondot okozó közlekedési problémák megoldása. Tervezték továbbá a város és környékének integrálását. Az esetleges megvalósításokra idő nem jutott, hiszen a második világháború elérte az országot.

A károk helyrehozatalával párhuzamosan lehetőség nyílt a város új nézőpontból való fejlesztése, és a város határainak kitolása. Az ötvenes években állami hatáskörbe került a várostervezés feladata, így a tanácsrendszerben a tervek szabályozták az egyes fejlődési lépéseket. Az 1950-ben megduplázódott területű főváros új és egységes városrendezési és városfejlesztési tervet igényelt. Ez 1960-ra megérett, ekkor törvényerősségre emelkedett és megindulhatott a városban soha nem látott nagymértékű lakásépítési sorozata. A hetvenes években megkezdődött az egyes városrészek rehabilitációja, tömbfelújítása, valamint az építkezések feladatai alól az állam kezdett kihátrálni, teret adva a magánbefektetőknek. A nyolcvanas évektől előtérbe került az agglomeráció fejlesztésének témája. Rendezési koncepció is készült, de a terveket nem tudták megvalósítani, közbe szólt a rendszerváltás.

A városfejlesztés az önkormányzatok kezébe került. Azonban az új rendszer hátulütője az volt, hogy az egyes érdekcsoportok, valamint a kerületek saját érdeküket akarták előtérbe helyezni. Így a város fejlődésének dinamikája az önkormányzatok közötti együttműködés mechanizmusán múlt. Ha az együttműködés megvolt, akkor a város fejlődése biztosítva lett. A 2000-es évekre a főváros a pénzügyi problémák megoldását az EU-ból származó és megpályázott forrásokban látta. A privatizációs és az EU források segítségével a főváros 20 év alatt gyors fejlődést produkált. Nagymértékű fejlődése köszönhető a rehabilitációs projekteknek, a közlekedési hálózat korszerűsítésének és azoknak a programoknak, amelyekkel a város vonzóbbá és élhetőbbé vált és válik lakói számára. A főváros 2010-re válaszut elé érkezett. A válságos évek után hitelállománya túlzottan megnőtt, így a csőd elkerülése érdekében le kell mondani a dinamikus fejlődésről, hiszen biztosítani kell a stabilitását. A város jövője csak úgy építhető tovább, ha az biztos alapokon áll, ez vonható le Budapest történetét nézve, mikor kritikus pillanatokot kellett a városnak megélnie.

# Irodalomjegyzék

Bart István (2007): *Budapest krónikája - A kezdetektől napjainkig*, Corvina

Budapest – A Wikipediából, a szabad enciklopédiából  
<http://hu.wikipedia.org/wiki/Budapest#F.C3.B6ldrajz>, 2011.

Budapestportál – Város: Történelem  
<http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=tortenelem>

Budapestportál – Város: Budapest Városfejlesztési Koncepció  
[http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=varosfejl\\_koncepcio](http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=varosfejl_koncepcio)

Budapest-program – Tarlós István honlapja  
<http://tarloisztvan.hu/budapest-program/>, 2009.

Csanádi Gábor (2010): *A két háború között*. In: Csanádi Gábor: *Város tervező társadalom*, Sík Kiadó, Budapest, pp. 333-337.

Demszky Gábor (2010): *Budapest 1990-2010 - Egy Szabad város 20 éve*, Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal, Budapest

Kerékyártó István (1982), szerk.: *Budapest Enciklopédia*, Corvina Kiadó, Budapest

Sipos András (2005): *Budapest városfejlesztési programja, 1930-1948*, *Múltunk* 2005/1., pp. 148-209.

Preisich Gábor (1998): *Budapest városépítésének története 1945-1990*, Műszaki Könyvkiadó, Budapest

Dr. Vitéz András, Pap Miklós (1961): *Budapest*, Műszaki Könyv Kiadó, Budapest

# Ábrajegyzék

1. ábra: Budapest látképe

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d6/BudapestMontage.jpg>

2. ábra: Barabás Miklós: A Lánchíd alapkövetétele (1864)

<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/6b/Barabas-lanchid.jpg>

3. ábra: Budapest területi fejlődése 1873-tól napjainkig

[http://m.blog.hu/tr/tranzit/image/2010\\_07\\_4het/szs-budapest-fejlodes.jpg](http://m.blog.hu/tr/tranzit/image/2010_07_4het/szs-budapest-fejlodes.jpg)

4. ábra: Budapest székesfőváros 1934-ben

<http://m.blog.hu/to/toriblog/image/valasztasok/sz%C3%A9kesf%C5%91v%C3%A1ros%20t%C3%A9rk%C3%A9p%201934.jpg>

5. ábra: Budapest városfejlesztési programjának övezeti térképe 1946 (fotó)

TM 602 Budapest városfejlesztési programja, Területfelhasználási Terv (1946), 1 : 50 000, OSZK, Budapest

6. ábra: Budapest városfejlesztési programjának terület-felhasználási terve 1946 (fotó)

TM 226 Budapest városfejlesztési programja, Építési Övezeti Térkép (1946), 1 : 50 000, OSZK, Budapest

7. ábra: Budapest városfejlesztési programjának forgalmi úthálózat terve 1946 (fotó)

TM 863 Budapest városfejlesztési programja, Forgalmi Úthálózat Terve (1946), 1 : 50 000, OSZK, Budapest

8. ábra: Budapest övezeti térképe 1959

Preisich Gábor: Budapest városépítésének története 1945–1990, Műszaki Könyvkiadó, 1998, pp. 50

9. ábra: Budapest terület-felhasználási tervének térképe 1960

Preisich Gábor: Budapest városépítésének története 1945–1990, Műszaki Könyvkiadó, 1998, pp. 51

10. ábra: Budapest és környékének településszerkezete 1975

Preisich Gábor: Budapest városépítésének története 1945–1990, Műszaki Könyvkiadó, 1998, pp. 52

11. ábra: Budapest és kerületei 1998-ban

[http://www.filolog.com/images/map\\_budapest\\_districts.jpg](http://www.filolog.com/images/map_budapest_districts.jpg)

12. ábra: A belső városrészek jellemző fejlesztési feladatai (2002)

[http://www.budapest.hu/resource.aspx?ResourceID=varosfejl\\_v8\\_2](http://www.budapest.hu/resource.aspx?ResourceID=varosfejl_v8_2)

## **Köszönetnyilvánítás**

Köszönettel tartozom témavezetőmnek, Faragó Imrének a szakdolgozati téma megszületéséért, az építő kritikákért, a sok segítségért, és a türelméért; Nemes Zoltánnak az OSZK-ban végzett térképfotózásokért, valamint az OSZK munkatársainak a kutató munkám előrehaladásáért. Továbbá köszönettel tartozom Verebiné Dr. Fehér Katalinnak türelméért.

# Melléklet

## Kronológia

<b>ŐSKOR</b>	
i.e. 50 000 körül	Település a mai érdi fennsíkon.
i.e. 8 000 körül	Település a Remete-barlangban (mai II. kerület).
<b>ÓKOR</b>	
	Mai Gellért-hegy, Tabán, Viziváros területén kelta települések nyomai.
1. század második fele	Óbuda területén légiós tábor épül, Aquincum (katonaváros, polgári település) /Római Birodalom/.
180–190 körül	Erődítmények létesítése a pesti oldalon.
294	Contra-Aquincum-castrum átépítése (V. kerület Március 15. tér)
5. század	Aquincum és területe a hunok, a keleti gót, majd a kelet germán népek fennhatósága alatt.
<b>KÖZÉPKOR</b>	
6–8. század	Népvándorlás nyomai: longobárdok, avarok.
895–900	Honfoglaló magyarok letelepedése a budai oldalon és Csepelen (Óbuda Árpád fejedelem szállása).
1061	Pest nevének első említése a zselicszentjakabi monostor alapítólevelében.
12. század vége	Johannita lovagok kórházat létesítenek a Rudas fürdőnél.
1241–1242	Tatórok pusztítása Pesten és Budán.
1244	Pest kiváltság levelet kap Árpád-házi IV. Bélától.
1247–1265	Felépül a budai vár.
1335	Budát árumezállítói jog illeti meg.
1389	Óbudai egyetem megkezdte működését.
1418	Zsigmond megkezdte a Friss palota építését.
15. század közepe	Budai városfal megerősítése (az ország fővárosa).
1480	I. (Hunyadi) Mátyás király Nyéken vadászkastélyt épít.
<b>ÚJKOR</b>	
1526	A törökök átmenetileg megszállják Budát.
1527	Habsburg I. Ferdinánd bevonulása Budára.
1529	I. (Nagy) Szulejmán elfoglalja Budát.
1530–1540	Szapolyai János újjáépíti Buda várát /késő gótikus/.
1541	Csellel Budát elfoglalják a törökök.
1543–1548	Gül Baba türbéjének építése.
1568–1570	Király-fürdő építése.
1571–1572	Császár-fürdő építése.
1686	Pest és Buda visszafoglalása a töröktől.

1710	A budai országúti Szent János kórház létesítése.
1719	Sóraktár épül a mai Dorottya utcánál.
1723. március 28.	Budavári tűzvész.
1732	Árvíz Pesten, a Vizivárosban és a Tabánban.
1745–1771	A Budavári királyi palota építése.
1755	Megkezdik a Városliget fásítását.
1762	Első postahivatal Budán.
1763	Földrengés Óbudán.
1766	Hajóhíd Pest és Buda között /Türr István utca tengelyében.
1767	Terézváros megalakulása (Avilai Szent Terézről).
1775	Árvíz, Pesten 561 külvárosi ház pusztul el.
1777	Józsefváros elnevezése, a Tudományegyetem Nagyszombatról a budai királyi palotába helyezik át; közvilágítás.
1787	Az első postahivatal Pesten.
<b>MODERN KOR</b>	
1807	Országgyűlés Budán → Nemzeti Múzeum alapításáért.
1805	Szépítő Bizottmány szervezése.
1810	Tabáni tűzvész; Pest lejtmeretezése.
1835	Megkezdik a Pesti Magyar Színház (Nemzeti Színház) építését, a Dunagőzhajózási Társaság hajógyárat létesít.
1836	Újpest megalakulása.
1838	Árvíz.
1839	Megkezdik a Lánchíd építését.
1848. március 15.	Pesti forradalom → Pest-Buda az ország fővárosa.
1850	Buda és Óbuda egyesítése.
1863	Pest és Buda beltelkeinek lejtmeretezése.
1867	Halácsy Sándor vezetésével → Pest térképe háromszögelési eljárással.
1869	Új Városháza építése (V. kerület Váci u. 62-64.).
1873	Buda, Óbuda és Pest egyesítése: Budapest.
1874	Ferdinánd híd felavatása.
1875	Ítéletidő Újlakon, Krisztinavárosban és a Tabánban.
1876	Margit híd megnyitása, a Sugár /Népköztársaság, majd Andrassy/ út megnyitása.
1877	Nyugati pályaudvar átadása.
1884	Keleti pályaudvar átadása, Operaház megnyitása.
1885	Megkezdik az Országház építését.
1887	Mátyásföld létesítése.
1892	Népliget parkosítása.
1894	Életbe lép a főváros építési szabályzata, négy övezetre osztva Budapest területét.
1895	Ferenc József (Szabadság) híd építése.

1896	Ferenc József (Szabadság) híd megnyitása.
1900	A Tudományegyetem központi épületének (V. kerület Egyetem tér) felavatása, Margit híd szigeti szárnyának megnyitása.
1903	Megnyílik az Erzsébet híd.
1907	Rákosliget község megalakulása Rákoskeresztúr területéből.
1909	Kislakások építése /Bárczy István programja/; Pestújhely és Pestszentlőrinc létesítése Rákospalota illetve Kispest területéből.
1915	Megnyitják az átépült Lánchidat, Valéria-telep létesítése.
1921	Rákoshegy község létesítése Rákoskeresztúr területéből.
1923	Sashalom község létesítése Cinkota községből.
1924	Erzsébetfalvát Pesterzsébetnek nevezik át.
1925	Kislakásépítés.
1927	Kislakásépítés.
1930	Pestimre község megalakulása Soroksár területéből.
1932	Pesterzsébet →Pestszenterzsébet.
1933	Mátyásföld község megalakulása Cinkota területéből, bontják a Tabánt.
1935	Márciustól parkosítják a Tabánt /helyét/, Margit híd szélesítése, Lánchíd tatarozása, XIV. kerület neve Rákosmező, 1050 lakás épül a X. kerület Kozma utcában és a Külső Jászberényi úton.
1937	Budaörsi reptér megnyitása, Horthy Miklós (Petőfi) híd megnyitása.
1938	XII. kerület → Mátyás-király-város; XIII. kerület Magdolnaváros (átnevezés).
1940	Lakótelep épül a Kerepesi út-Álmos utca vidékén.
1943	Kislakásépítés a XIII. kerület Béke úton.
1944	Ostrom alatt, Margit híd felrobbantása, az újpesti híd felrobbantása.
1945	A Ferenc József (Szabadság) híd felrobbantása, úgy szintén: Lánchíd, Margit és Erzsébet hidak /Pest „felszabadulása”/ (január 18) a főváros teljes felszabadulása (február 13) a Sváb hegyet Szabadság hegynek nevezik el; pontonhíd épül a Boráros térnél, ugyanaz a Petőfi híd, választások.
1946	Kossuth híd felavatása, újjáépült Ferenc József (Szabadság) híd megnyitása, felszabadulási emlékmű építése.
1947	Vérmezőt az állam a fővárosnak engedi át, pokolgépes merénylet a Városházán.
1948	Az újjáépült déli összekötő vasúti híd felavatása.
1949	Tavaszi próbafúrások (2-es metró); „Budapest székesfőváros” →Budapest főváros, az újjáépült Lánchíd megnyitása; Fővárosi Tervező Iroda alakul.
1950. január 1.	Életbe lép a Nagy-Budapesti törvény (1949.XXVI. törvény) új pontonhíd nyílik meg a Petőfi (volt Horthy) híd mellett, földrengés, megnyílik a Ferihegyi repülőtér (ma Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér).
1952	Újjáépül a Petőfi (volt Horthy) híd.
1953	Megnyílik a Népstadion /ma Puskás Stadion/.
1954	Árvíz.

1955	Az újpesti vasúti hidat átadják a forgalomnak; lakótelep épül: Fiastyúk utcai, Hévízi úti, Nagy Lajos király úti, X. kerület Üllői úti és a csepeli.
1956	Két földrengés, az árvíz és az októberi forradalom rázza meg a főváros nyugalmát.
1957	Közvilágítás korszerűsítése.
1958	TV nagyadójának felavatása a Széchenyi hegyen.
1959	Csillebérci atomreaktor üzembe helyezése.
1960	A népliget új Grand Prix felavatása, közlekednek a csuklós villamosok, átadják a X. kerületi Üllői úti és a XIV. kerületi Kerepesi úti lakótelepet, megnyílik a Kisstadion.
1961	Lakótelep építése a XIII. kerület Árpád hídfő mellett; átadják a XIII. kerület Thalmann utcai és a XIV. kerület Lumumba utcai lakótelepeket.
1962	A Várkertbazárnál megnyílt az Ifjúsági Park; a Déli pályaudvar új szárnyának átadása; megkezdik a XVIII. Kerület Lakatos utcai lakótelep építését; átadják a XXI. Kerület csepeli, a III. kerület Hévízi úti és a XIV. kerület nagy Lajos király úti lakótelepeket.
1963	MÁVAUT pályaudvar átadása a XI. kerület Kosztolányi Dezső téren; átadják az Astoria aluljárót; megkezdik a XIV. kerület Kacsóh Pongrác úti lakótelep építését.
1964	Az új Erzsébet híd megnyitása, a XI. kerület Lágymányosi lakótelep átadása; megkezdik a kelenföldi lakótelep építését; megnyílik a Római-fürdő erdei strand.
1965	Jubileumi park megnyitása a Gellért-hegyen; átadják az óbudai kísérleti lakótelepet; megkezdik a pesterzsébeti városközpont kialakítását.
1966	A IX. kerület Üllői úti és a XIV. kerület Újvidéki téri lakótelep átadása; megkezdik a kőbányai és a csepeli városközpontok kialakítását.
1967	Megnyílik a budavári palotában a középkori palota rendszernek egy része; lakótelepek átadása: a III. kerület Árpádfejedelem útján, a IV. kerület Árpád úton, a IX. kerület Hámán Kató úton és a X. kerület Harmat utcában; Baross téri aluljáró építése.
1969	Épülnek a metró Deák Ferenc téri, Blaha Lujza téri és Astoria állomásai.
1970	Megnyílik a metró Deák Ferenc téri–Fehér út közötti szakasz.
1972	Európa-liget felavatása, a metróvonal építésének befejezése a Fehér út és a Déli pályaudvar között; a szentendrei HÉV bevezetése a Batthyány téri aluljáróba és a tér rendezése.
1973	Az átépült Alagút és Lánchíd megnyitása, a Déli pályaudvar és környezetének átrendezése; felavatják a Centenárium Parkot a Népligetben; a XIII. kerületi Gyöngyösi teret Munkásörparknak nevezik; a földalatti vasút (M1) Városliget-Mexikói út közötti szakaszának megnyitása.
1974	Elkészült a 2400 gépkocsi tárolására alkalmas Merkur forgalmi telep, átadták az újpesti gyógyfürdők, uszodát és tanmedencét; elkészült az Árpád úti felüljáró; felavatták a Deák téri gyalogos aluljárót; elkészült a FTC



	sporttelep.
1975	Az óbudai hajógyári szigeten átadták a Május 9. nevű parkot, Zuglóban új sportcsarnokot avattak, a Déli pályaudvar új üzemi épületének avatása, átadták a forgalomnak a Váci utcai aluljárót.
1977	A Kossuth Lajos utca és Rákóczi út sortatarozása befejeződött.
1978	Megalakult a Margit híd és a Mártírok útja korszerűsítésének munkálatai; kitiltották a gépkocsikat a Városligetből, a Mártírok útja épületeinek sortatarozása 1978-1979-ben (69 épület).
1979	A Duna-parton új szállodasort kezdenek építeni; Vadaspark nyílt Budakeszin.
1980. október 30.	Elkészült az É-D metró Deák tér–Kőbánya–Kispest vonalon; megnyílik az Őrs vezér terén a Sugár üzletközpont.
1981. március 11.	A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága dönt a gazdagréti lakótelep megépítéséről /4 milliárd HUF-os beruházás/.
1981. szeptember	Megnyílik a BME Irinyi úti 21 emeletes, 1000 férőhelyes kollégiuma.
1981. november 10.	Átadják a forgalomnak a Marx téri felüljárót.
1981. december 31.	Átadják az Észak- Déli metróvonal Deák tér–Élmunkás tér; (Lehet tér) közötti, újonnan elkészült szakaszát.
1982. február 12.	Átadják a Budapest Sportcsarnokot.
1982. március	130 lakóház felújításához látnak hozzá a budai Várban.
1982. május 26.	A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága elfogadja Óbuda–Újlak részletes rendezési tervét: megtartják a történelmileg kialakult városszerkezetet, utcahálózatot, a beépítés pedig nem lesz lakótelep jellegű.
1982. augusztus 4.	A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága kötelezi a XXII. kerületi Bartók Béla úti lakótelep kivitelezőjét, hogy 3 lakóépülete alatt és annak kőzetében talajcserét végezzen. Átadták az észak-déli metróvonal IV. szakaszát a Lehet tér és az Árpád híd között.
1983. január	A Fővárosi Tanács tanulmánytervet készített egy Lágymányosnál építendő hídról.
1983. június	Két éves átépítés után újra kinyit a Fűvészkert.
1983. július	Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága Podmaniczky Frigyesről nevezi el az Arany János utcai metrómegálló feletti teret, állami tulajdonú épületek felmérése: eladásra felkínálható bérlakások társasházzá alakulhatnak; befejezték a 3 számú főforgalmi út építését; megnyitják az átépített Boráros teret.
1984. november 5.	Átadják az észak-déli 3-as metró újabb szakaszát (Élmunkás tér- Árpád híd), a kiszélesített Árpád hidat és elindul a gyorsvillamosként üzemelő 1-es villamos.
1984. december 17.	Az Észak Budapesti Szennyvíztisztító-telep I. ütemének avatása.
1984. december 20.	Marx téri aluljáró átadása; befejeződik a Vörösmarty Cukrászda XIX. századi arculatának helyreállítása (Émile Gerbeaud).
1985. március	Régészek tárják fel a középkori pesti városfalhoz épített Váci kapu tornyának alapfalait a Váci utca alatt.

1985. április 26.	Megnyitják a Petőfi Csarnokot a Városligetben.
1985. november 12.	Megnyitják a Ferihegy II. leszállópályát és terminált.
1986. március eleje	Hoffer Miklós építész elkészül az új Nemzeti Színház végleges terveivel.
1986. április vége	Befejeződik az 1983-ban megkezdett erzsébetvárosi rekonstrukciós terv kísérleti úgynevezett „tizenötös tömbjének” kivitelezése a Kazinczy és a Dob utca, a Klauzál tér, a Nagydíófa és a Wesselényi utca határolta területen.
1986. május 12.	Az ELTE lágymányosi oktatási tömbjének alapkövetétele.
1986. május 17.	Korlátozzák a Várnegyed forgalmát.
1986. október 15.	Átadják a felújított Liszt Ferenc teret.
1986. október 30.	Megnyitják a már 1930-ban felfedezett Szemlő-hegyi barlangot.
1987. június 16.	Elkészül a Steindl Imre tervei alapján épült Váci utcai Újvárosháza felújítása.
1988. augusztus 11.	A kormány jóváhagyja Budapest általános rendezési tervét, amely 15, illetve 30 évre előre kijelöli a főváros jövőjét.
1988. október 5–7.	Az Országgyűlés megszavazza a bősnyáryarosi építkezés folytatását /duzzasztógátak/.
1989. január 10.	Elkészül a Bajcsy Zsilinszky út és a József Attila utca torkolatában felépült irodaház a háborúban elpusztult hajdan híres Kemmitzer-ház helyén, a telek 40 évig volt üres.
1989. június 21.	Átadják rendeltetésének a Fővárosi Levéltár új épületét (VIII. Leonardo da Vinci köz 2.).
1989. november 7.	Megkezdődik a fasorfelújítás a Népköztársaság útján.
1989. december 12.	A Fővárosi Tanács ülése elfogadja a káposztásmegyeri lakótelep építésének felfüggesztéséről szóló javaslatot.
1990. január 31.	A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága úgy foglal állást, hogy egyetlen tanácsi bérlakás se épüljön.
1990. március 31.	Paskai László esztergomi érsek leteszi a gazdagréti „jövő temploma” alapkövét.
1990. június 19.	A Fővárosi Tanács utcanévváltozások mellett arról dönt, hogy Budapesten visszaállítják a történelmi városrészek nevét.
1990. november 16.	Átadják az M0-ás autótút első szakaszát a 6. számú főút és az M5-s autópálya között.
1990. december 14.	Átadják az észak-déli metró új, 4,1 km-es, az Árpád hidat és Újpest városkaput összekötő szakaszát.
1990. december 20.	A fővárosi Közgyűlés nem támogatja a világkiállítás 1995-ös megrendezését, bizonyos feltételek teljesülése esetén viszont lehetségesnek tartaná az Expo 1996-os megvalósítását.
1991. június 9.	Érvénytelen népszavazás Pesthidegkút önálló kerületté válásáról.
1991. június 12.	A Parlament megalkotja a fővárosi törvényt.
1991. július 28.	Megnyílik a Nagybani Piac az M5-ös autópálya közelében.
1991. november 3.	Nagy Imréről neveznek el teret Budapesten és emléktáblát avatnak az

	1956-os miniszterelnököknek és mártírtársainak.
1992. február 9.	A KSH adatai szerint 1991-ben 33 ezer lakás épült az országban, visszaesés Budapesten a legdrasztikusabb.
1992. március 20.	A kormány dönt a Lágymányosi híd megépítéséről.
1992. július 6.	Forgalomcsillapító intézkedéseket vezetnek be a Belváros déli harmadában, megszűnik az átmenő forgalom a Váci utca déli részén.
1992. szeptember 19.	Átadják a Ferencvárosban Budapest első kulturális sétáló utcáját→ Török Pál utca.
1992. szeptember 27.	Soroksár polgárai a városrész önálló kerületté alakulását támogatják.
1993. június 27.	A Budapesti Búcsún felavatják a nagytétényi szoborparkot.
1993. július 16.	98 lakásos épületegyüttest adnak át Mátyásföldön az 1956-osoknak.
1993. augusztus 24.	Átadják a 6-os főút újonnan elkészült bevezető szakaszát
1993. szeptember 25.	Csepel a Főváros része marad, erről népszavazás dönt.
1993. október 11.	Átadják az 1-es villamos Thököly és Kerepesi út közötti szakaszát.
1994. április 14.	Megalakul a Külső Kerületek Szövetsége (Újpest, Csepel, a XVI., a XVIII., a XX. és a XXII. kerület).
1994. május 3.	Átadják a forgalomnak az M0-s körgyűrű 2. szakaszát; (az M6-os és M1-M7-es autópályák között).
1994. június 16.	Megkezdődik a nagykorúti /több mint 100 éves/ főnyomócső cseréje.
1994. július 28.	Az új, MSZP-SZDSZ kormány lemondja a világkiállítást (Budapest Expo).
1994. szeptember 15.	Megnyílik a felújított Nagyvásárcsarnok.
1994. december 28.	XXIII. kerület a városatyák visszaállítják Soroksár nevét és történelmi címerét.
1995. március 5.	Megkezdődik a Millenniumi földalatti Vasút felújítása.
1995. július 6.	Nem lesz kormányzati negyed a budai Várban.
1995. szeptember 15.	Befejeződik a Millenniumi földalatti Vasút felújítása.
1995. szeptember 28.	Hosszú vita után eldől, hogy a „Lágymányosi híd” lesz az új déli Duna-híd neve.
1995. október 30.	Átadják a forgalomnak a Lágymányosi hidat.
1996. június 13.	A kormány dönt: az Erzsébet téren építik föl az új Nemzeti Színházat.
1996. október 14.	Megnyílik a Duna Plaza üzletközpont, majd novemberben elkészül a főváros második bevásárlóközpontja, a Pólus Center.
1997. április 11.	A Ferihegy 2/B utastermináljának alapkövetétele.
1998. január 19.	A West Land Kft. 50 évre bérbe kapja a Nyugati pu. melletti 15 ezer m <sup>2</sup> területet, hogy megépítse a West End bevásárlóközpontot.
1998. március 28.	Lerakják az új Nemzeti Színház alapkövét az Erzsébet téren.
1998. szeptember 8.	A XIII. kerületben átadják a felújított Szent István parkot.
1998. október 29.	Az új kormány bejelenti, hogy nem az Erzsébet téren épül meg az új Nemzeti Színház.
1998. november 5.	Az új kormány bejelenti, hogy felmondja a 4-es metró megépítésének finanszírozására a Fővárossal kötött szerződést.
1998. december 8.	Megnyílik a Ferihegy 2B utasterminálja.

1999. augusztus 18.	A kormány úgy dönt, hogy Dél-Pesten, a volt Expo-telkek egyikén épül meg a Nemzeti Színház.
1999. november 12.	Felavatják Közép-Európa legnagyobb bevásárlóközpontját, a West End City Centert.
1999. december 15.	Hajnalban leég a Budapest Sportcsarnok.
2000. augusztus 26-27.	A II. kerület Margit krt. és a XI. kerület Karinthy Frigyes út átadásával befejeződik a Nagykörút 7 éve megkezdett felújítása.
2000. október 9.	Megkezdik a Sándor-palota, a II. világháborúban rommá lett épület felújítását (a kormány döntése értelmében ismét ide fog költözni a miniszterelnökség).
2000. október 30.	10 éves munka után átadták a felújított pálmaházat az Állatkertben.
2000. november 20.	Újra megnyitja kapuit a Szabó Ervin Könyvtár felújított központi épülete.
2001. július 6.	A II. kerületi volt Ganz-gyár területén elkészül a Millenáris Park.
2001. szeptember 20.	Megnyílik a MOM Park.
2001. október 15.	Megszűnik az Erzsébet téri busz pályaudvar.
2002. február 8.	Megnyílik az új Lehel csarnok.
2002. február 24.	Átadják a Terror Házát az Andrássy út 60.-ban.
2002. március 15.	Az ember tragédiájával nyit az új Nemzeti Színház a Lágymányosi hídnál (Pest).
2002. március 23.	Megnyílik a népligeti Volánbusz pályaudvar.
2002. június 27.	Megnyitják az Erzsébet térre tervezett, de félbehagyott Nemzeti Színház „gödrenék” helyén kialakított parkot és a földalatti rendezvénytermeget.
2002. augusztus 12.	Milliók károkat okozó felhőszakadás, a Duna rekord magasságon→8,5 m-en tetőzik.
2002. szeptember 14.	Átadják Pesterzsébet felújított városközpontját.
2002. május–szeptember	Hungária körúti felüljáró felújítása.
2002. június–szeptember	Bartók Béla út és környékének felújítása, befejeződik a Sándor-palota.
2003. március 13.	Elkészül a leégett Budapest Sportcsarnok helyén a Budapest Sportaréna.
2003. május 14.	A kormány úgy dönt: támogatást ad a 4-es metró megépítéséhez.
2003. június 12.	Káposztásmegyeren átadják a főváros első fedett jégkorongcsarnokát (Astra-Zeneca csarnok).
2003. szeptember 1.	Kezdetét veszi a 2-es metró felújítása (terv: 5 év).
	Lakóparkok: az év 2 legnagyobb befejezett beruházása →446 lakásos Kleopátra ház (XIII. kerület) →444 lakásos Riverside Apartmanház (XIII. kerület) Továbbá: 356 lakásos Római Kert (Újlipótváros)
2004. január 1.	Utolsó Szilveszter éjszakai verseny a Kerepesi úti ügetőpályán, májusban a területet átveszi a francia Bouggués cég, ami bevásárlóközpontot épített, az Aréna Plazát.
2004. január 14.	A kormány jóváhagyja a 4-es metró állami finanszírozású szerződését, májusban az útvonaltervet meghosszabbítják a Bosnyák térig.
2004. április 30.	Csatlakozás az EU-hoz: az Erzsébet téri gödörnél modern szoborpark

	létesül.
2004. november 16.	Átadják a Fővárosi Levéltár Teve utcai épületét.
2004. december 8.	Indul a 4-es metró építése (elsőként Baross téri állomás).
	Az Andrásy út „kiárusítása” pályáztatás nélkül (VI. kerület). Kopaszi-gát kiürítése: szórakoztató negyed épül. Megkezdődik a magas házas rendeletet kijátszó 65 méter magas Europe Tower és Duna Tower építése az Árpád híd pesti hídfőjénél. Foka-öböl: Marina parti ház lakópark építésének megkezdése.
2005. január 6.	Kétszintű önkormányzati rendszer: az SZDSZ kis Budapest létrehozását javasolja a peremkerületek leválasztásával.
2005. február 8.	Felszámolják a Soroksári úti Fegyvergyárat.
2005. március 14.	Megnyit a Művészetek Palotája.
2005. június 29.	A Fővárosi Közgyűlés elfogadja a Podmaniczky Programot, Budapest 2013-ig szóló középtávú fejlesztési tervét.
2005.szeptember 1.	Megnyílik a felújított Ferihegy 1-es terminál.
2005. október 3.	Budapesten is elindulhat a kormány által meghirdetett panel-felújítási program.
2005. november 19.	A spanyol Fadesa rt. 81 hektáros területet vásárol a Csepel sziget északi csúcán, Budapest vezetése semmisnek nyilvánítja az eladást; az a 27 hektáros terület nem kerül magánkézbe, ahová a majdani közpark, Galvani úti híd pillérje és a szennyvíztisztításhoz vezető út épül. Új városközpontot terveznek Kispesten a Kőbánya-Kispest metróvégállomásnál a volt napközis tábor és a BKV sportpályahelyén. Elkezdik a Corvin sétány útjában álló első 15 ház bontását a VIII. kerületben; 2009-ig közel 100 épületet bontanak le, miközben megkezdik a sétány modern iroda és lakóházainak építését is.
2006. január 20.	Elkezdődik az Úttörő Áruház bontása.
2006. január 27.	Kezdődhet a csepeli központi szennyvíztisztító tervezése, ősszel pedig az építése.
2006. március 14.	Kezdetét veszi a nagykörúti villamosvonal felújítása és a megállók átépítése.
2006. április 4.	Minden idők legnagyobb dunai árhulláma tetőzik a fővárosnál (861 cm).
2006. május 25.	A Fővárosi Bíróság hatályon kívül helyezi a Jókai tér alá tervezett mélygarázs építési engedélyét.
2006. július 26. – augusztus 6.	„Vizes” EB a rohammunkában átépített margitszigeti Hajós Alfréd uszodájában.
2006. augusztus 20.	Példátlan erejű vihar tör ki az ünnepi tűzijáték alatt.
2006. szeptember 17.	Politikai botrány tör ki Gyurcsány Ferenc miniszterelnök kiszivárogtatott beszéde miatt.
2006. szeptember 18.	A tüntetők megostromolják a Magyar Televízió székházát.
2006. október 23.	Megemlékezések és heves utcai összecsapások a tüntetők és a rendőrök között 1956 ötvenéves jubileumán; felavatják a forradalmi emlékművet a

	Felvonulási téren, amely e naptól az ötvenhatosok tere nevet viseli.
2007. január 31.	Száz helyett csak hetvenlakásos luxustársasház lesz a 15 éve üresen álló rózsadombi volt SZOT-szálló.
2007. február 9.	A főváros meghirdeti a Budapest Szíve programot több mint 10 milliárd forinttal, amelynek célja a Kiskörúton belüli városrész rehabilitációja.
2007. március 18.	A pesterzsébeti Topánka utcában megkezdődik a főváros 3 éves útfelújítási programjának utolsó szakasza; megújul a Bécsi út, a Lajos utca; a Vörösvári út és az Árpád híd aszfaltja (3 év alatt a fővárosi önkormányzat kezelésében lévő 1000 km-es úthálózat 40 %-a kapott új burkolatot).
2007. március 28.	Megnyílik a 3. éve üresen álló Calvin Center, Budapest egyik legvitatottabb modern épülete, az Ybl Miklós tervezte és a háborúban megsemmisült Pesti Hazai Első Takarékpénztár helyén.
2007. március 29.	A főváros átadja az Országgyűlésnek a Kossuth tér használati jogát, ahol közpark és mélygarázs létesül, az átépítés kb. 1 milliárd forint.
2007. április 4.	Megkezdődik a 4-es metró alagútjárása Kelenföldön.
2007. május 1.	Éjszaka ismeretlenek feldőlják Kádár János és felesége sírját a Fiumei úti temetőben.
2007. május 14.	Kezdődik a pesti alsó rakpart felújítása, majd június 21.-től a felső rakparté.
2007. július 16.	Vasúttal is megközelíthetővé válik Ferihegy 1, és átadják az érintett vonalon az 1-es terminálnál lévő állomást.
2007. augusztus 2.	Kihirdetik a kormányzati negyed építészeti pályázatának győztesét. Befejeződik a volt ORI-székház helyén épülő Vörösmarty téri irodaház kivitelezése.
2007. augusztus 15.	Felújítás miatt több mint egy évre lezárják a Szabadság hidat.
2007. augusztus 17.	Befejeződik a 2-es metró felújításának 2007-es üteme.
2007. szeptember 14.	Átadják az Aquincumi Múzeum új épületét, és még e hónapban a Corvinus Egyetem átadja új oktatási épületét a Közraktár utcában.
2008. január 10.	Leállítják a kormányzati negyed építését. A kormány három évre hivatkozik, de a beruházást megdrágítanák a városrendezési szükségletek.
2008. május 8.	Elkészül az Átrium Park irodaháza a Váci úton.
2008. június 27.	Megkezdődik a Közraktárak újjáépítése, a CET kialakítása. Az egykori Közraktárak átépítésével egyedülálló kulturális és szórakoztató központ jön létre a Duna partján.
2008. szeptember 30.	Átadják az M0-ás északi szektorát és a Megyeri hidat.
2008. október 31.	Kihirdetik a Városháza Fórum tervpályázatának eredményét. A legjobb tervnek a világhírű holland építész, Erick van Egeraat munkája bizonyult.
2009. január 5.	A Molnár János-barlang feltárt részéről új földalatti termáltót fedeztek fel.
2009. január 16.	Lakásokat zajtalanítanak Ferihegy közelében. A ferihegyi repülőteret üzemeltető Budapest Airport Zrt. 20 millió forintos ráfordítással 60 üllői otthon passzív akusztikai védelmét végzi el.
2009. március 26.	A Fővárosi Közgyűlés jóváhagyja a rákoskeresztúri buszfolyosó támogatási szerződésének megkötését.
2009. április 23.	A Főutca-projekt támogatási szerződésének aláírásával elkezdődnek a

	belváros forgalomcsillapítását célzó munkálatok. A beruházás a Budapest Szíve program része.
2009. május 29.	Elkészült a Szabadság híd díszkivilágítása, ezzel befejeződik a híd csaknem két éve tartó felújítása. Két nappal később átadják a forgalomnak a hidat.
2009. augusztus 6.	A 4-es metró északi fűrőpajzsa is megérkezik a Fővám térre, ezzel befejeződik Budán (és a Duna alatt) az alagútúrás.
2009. augusztus 21.	Lezárják az autós forgalom elől a Margit hidat. A várhatóan másfél évig tartó felújítás során az átkelőt csak gyalogosok és a BKV használhatja.
2009. október 14.	A Thököly út felújításával az utolsó jelentősebb még macskaköves út is megújul Budapesten.
2009. október 26.	Újra járható Budapesten a Kálvin tér, miután Demszky Gábor főpolgármester és Klados Gusztáv, a 4-es metró kivitelező DBR Metró Projekt Igazgatóság projekt-igazgatója átadta a közúti forgalomnak.
2009. november 11.	Megnyitotta kapuit a XI. kerület szívében elhelyezkedő Allee Bevásárlóközpont.
2010. január 8.	A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) Zrt., valamint a nyertes M0 déli ág II. Konzorcium képviselői aláírják az M0-ás körgyűrű déli szakaszának az M6-os autópálya, valamint az 51. számú főút közötti bővítési szerződést.
2010. január 21.	Elkezdődik a Margit híd tényleges felújítása.
2010. február 19.	A Fővárosi Önkormányzat és a Hérosz Építőipari Zrt. aláírja a Városligeti Műjégpálya és a hozzá tartozó épületegyüttes felújításáról szóló építési szerződést. 2011 elejére felújítják a jégpályát és a fogadó épületet, valamint újjáépítik a II. világháborúban lebombázott épületszárnyat.
2010. február 24.	Lebontják az Állatkertben azokat az épületeket, amelyek az 1960-as évek óta üzemeltek Bölényház és Zsiráfház néven, helyükön újra felépítik a II. világháborúban elpusztult régi épületeket eredeti külsővel.
2010. április 7.	A Főutca átadásával párhuzamosan elkezdődik a Budapest Szíve program következő üteme, amelynek keretében a Március 15. tér és környezete újul meg. A hídfőterek-projekt a tervek szerint 2011 februárjára valósul meg.
2010. április 15.	Átadják a járókelőknek a Nyugati tér mellett, a nagyposta és a pályaudvar épülete között a ConvergenCE és a DVM Group fejlesztésében megvalósult 4800 m <sup>2</sup> -es Eiffel teret.
2010. május 21.	Veszélyezteteti a budai Várban található Mátyás-templomot az a kétértemes barlang, amelyre közüzemi munkálatok során bukkantak.
2010. június 17.	A Károly körút és a Március 15. tér megújításával folytatódik az élhetőbb belvárost célzó Budapest Szíve program. Csepelen megkezdődik a gerincút kiépítése.
2010. augusztus 18.	A Reprezentatív Kaputárság Kiépítése projekt (Budapest Szíve program) keretén belül elhelyezték az alapkövet a Városháza téren.
2010. október. 27.	Megnyílik a Corvin Bevásárlóközpont a VIII. kerület szívében.
2011. április 14.	Megnyílik az Europeum Bevásárlóközpont a Blaha Lujza téren.
2011. április 15.	Átadják az önkormányzati beruházásként épült Radnóti Miklós Művelődési Központot (RaM).

2011. április 27.	A Fővárosi Közgyűlés 26 közterület átnevezéséről döntött (pl. a Moszkva tér ismét Széll Kálmán térnek nevezik, a Köztársaság tér II. János Pál pápa nevét kapja, a Lágymányosi hídból Rákóczi híd lesz).
-------------------	--



## NYILATKOZAT

Alulírott **Balázs Péter** (ETR azonosító: **BAPQAAT.ELTE**) a **Budapest területének fejlődése 1945-től napjainkig** című szakdolgozat szerzője fegyelmi felelősségem tudatában kijelentem, hogy dolgozatom önálló munkám eredménye, saját szellemi termékem, abban a hivatkozások és idézések standard szabályait következetesen alkalmaztam, mások által írt részeket a megfelelő idézés nélkül nem használtam fel.

A témavezető által benyújtásra elfogadott szakdolgozat elektronikus publikálásához (PDF formátumban a tanszéki honlapon)

HOZZÁJÁRULOK

NEM JÁRULOK HOZZÁ

Budapest, 2010. május 15.

.....  
a hallgató aláírása