

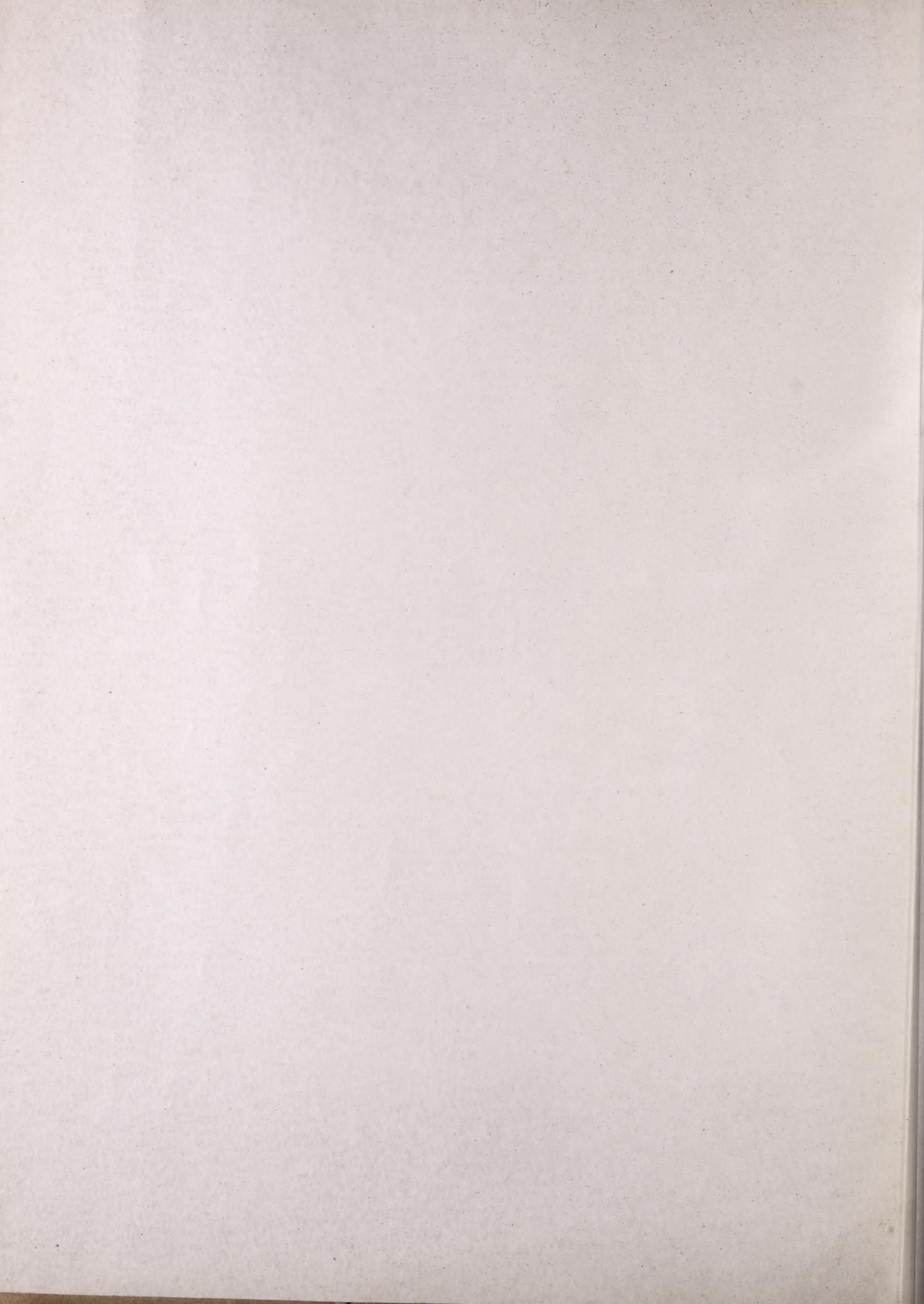
307.411

TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI  
KÖZLEMÉNYEK

10.

BUDAPEST, 1958 MÁJUS







# TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK

10.

BUDAPEST, 1958 MÁJUS



SZERKESZTI  
AZ ÉPÍTŐIPARI ÉS KÖZLEKEDÉSI MŰSZAKI EGYETEM  
VÁROSÉPÍTÉSI TANSZÉKE

A SZERKESZTÉSÉRT FELELŐS:  
PERÉNYI IMRE egyetemi tanár

A SZERKESZTÉS MUNKATÁRSA:  
KERESZTÉLY GYÖRGY



## BUDAPEST FEJLESZTÉSÉNEK IDŐSZERŰ KÉRDÉSEIRŐL

PERÉNYI IMRE

A korszerű városfejlesztés alapvető célkitűzése az adott kor szükségleteinek — a gazdasági lehetőségek reális mérlegelése alapján — lehetőleg maximális kielégítése. Emellett szem előtt kell tartani — még ha ez most bizonyos gazdasági többleterőfeszítéseket kíván is — azokat a feladatokat, amelyeket a közeli vagy távolabbi jövőben kell majd megoldani. Semmi esetre sem kívánatos olyan nagyobb méretű elgondolások végrehajtásához hozzájárítani, amelyek keresztülvitelére belátható időn belül nincs reális lehetőség. A terv megvalósított töredéke a befejezetlenség következményeképpen hosszú ideig tarthatatlan helyzetet eredményezne, és emellett kétséges, hogy a távolabbi jövőben nem válik-e gátlójává, akadályozójává az akkori korszak városfejlesztési koncepciójának. Nem szabad továbbá elzárni a jövő előtt — a ma szükségleteinek kielégítése mellett — azokat a lehetőségeket, amelyek nagyobb mérvű fejlődést biztosíthatnak a városnak. E lehetőségeket a ma még ki nem elégíthető szükségletek alapján persze csak körvonalazhatjuk — hisz az utóbbi évtizedek fejlődése mind társadalmi-politikai, mind tudományos és technikai viszonylatban eddig még az emberiség történelmében ismeretlen gyorsasággal történik.

A város fejlődését már régen nem tekintik spontán folyamatnak, hanem tudatos tevékenység eredményének. Tehát a város fejlődését nem a véletlenre bízzák, hanem az tudatos, tervszerű munka eredményeképpen jön létre: Az a törekvés, hogy a városok elvek és tervek alapján épüljenek és fejlődjenek, nem újkeletű, visszanyúlik messze az ókorba, és ha időnként megakadva is, de szinte végigkísér a városépítés egész történetén. A mai város mérete, szerepének sokoldalúsága igen bonyolulttá, sokrétűvé tette az ilyen irányú tevékenységet, illetve annak előkészítését. Ma már olyan előkészületek szükségesek, amelyek segítségével hosszabb időszakokra kellő biztonsággal lehet a város fejlődését szabályozni. Ez nem utolsó sorban abból adódik, hogy ma már igen bonyolult összefüggések vannak a város és környéke, valamint a város és a közelebb-távolabbi fekvő települések között. Ezért a tervezés ma már nem korlátozható csak a település szorosan vett területére. Lénye-

gében a területi tervezés fogalma összefüggő tájegységek, sőt az egész ország területére kiterjesztődött. Ez azt jelenti, hogy a városfejlesztési, rendezési tervek összhangba kell hozni a népgazdaság fejlesztési terveivel: a távlati és az időszakos tervekkel. Távlati népgazdasági tervek hiányában reális területfejlesztési és rendezési tervek nem lehet elkészíteni; csak olyan terveket, inkább tervvázlatokat készíthetünk, amelyek a közeljövő számára a fejlesztési keretet, illetve lehetőséget biztosítják. De ez is nélkülözhetetlen feltétele annak, hogy minél kevesebb hibát kövessünk el városaink fejlesztése során. Úgy véljük, hogy esetleg még egy ideig nélkülözni fogjuk a tartós távlati fejlesztési terveket. Sürgetni kell azonban addig is, hogy bizonyos távlati gazdasági fejlesztési elgondolások rendelkezésre álljanak. Ezek hiánya sem akadályozhatja azonban a városrendezési tervek elkészítését. Szükséges, hogy rendelkezésünkre álljon egy olyan terv, amely — ha nincs is hivatva arra, hogy irányítsa a város fejlődését — legalább is szabályozza, illetve megállapítsa a város területének ésszerű felhasználási módját, a közlekedési hálózatok fejlesztésének körülményeit, a jelentősebb közintézmények elhelyezésének lehetőségeit, a városépítészeti kompozíció kialakításának alaprendezését. Enélkül a városépítés során (amelyet »tervhiányra« hivatkozva nem lehet megakadályozni) végzetes hibák sorozatát követnénk el.

1955-ben el is készült a fővárosnak egy olyan terve — általános városrendezési terv címén — amely nem támaszkodik sem a »Budapesti Régió« tervére, sem a »Népgazdaság Távlati Fejlesztési Tervé«-re, mert ilyen tervek még nem készültek el. A fentiekben kifejtettek szerint azonban ilyen szűkített célkitűzéssel készült általános városrendezési tervre mégis szükség van. Igaz, hogy ez a terv minisztertanácsi szinten még nem nyert jóváhagyást, de az érdekelt tárcák egyetértésével bír, és ezért a városfejlesztés alapokmányának tekintendő.

Az említett terv komoly hiánya, hogy az igazgatási határon alapszik. Ez pedig nem helyes. A város központi jellegű szerepköre (termelési, igazgatási, oktatási, kulturális, egészségügyi stb. vonatkozásban) messze túlnyúlik az igazgatási érte-



lemben vett területen, a városhatáron. Minden szereppel, amelyet a város betölt, bizonyos vonzások járnak együtt, amelyek egy kisebb vagy nagyobb területre, illetve annak lakosságára gyakorolnak hatást. Ez azonban kölcsönös. Nemcsak a város nyújt szolgáltatást a környék részére, hanem a környék is a város számára. A szükségletek jelentős körének (mezőgazdasági termék, pihenés, helyi építési anyagok stb.) kielégítését részben a városkörnyéki terület biztosítja. A vonzásterület minden funkcionál más és más. Ha a jelentősebbeket összességükben nézzük, kialakul a vonzásterületnek egy olyan összképe, amelyből megállapíthatjuk annak a területnek a határát, amelyet városkörnyéknek nevezünk. Hogy ez mennyire így van, igazolja az a tény, hogy Budapest ingavándorforgalma napi mintegy 170 000 főt tesz ki.

A városkörnyék a település területéhez csatlakozó, azzal közvetlen egymásrataltságra élő, összefüggő terület, ezért a várostervezést nem lehet az igazgatási területen belülről korlátozni, az általános rendezési tervet ki kell egészíteni. 1957 végén a Fővárosi Tanács elrendelte a budapesti környékrendezési terv elkészítését. Ez azt jelenti, hogy az általános terv rövidesen kiegészül a környék rendezési tervével is, amely meghatározza majd a Budapest körüli — vele szoros kapcsolatban levő — aránylag nagyobb, kb. 600 000 fő által lakott terület korszerű fejlődésének lehetőségét is.

Budapest egy-egy kerületét nemcsak igazgatási egységnek, hanem olyan nagyvárosi egységnek is kell felfogni, amely a közösségi élet minden követelményét magas szinten ki tudja elégíteni, és végső fokon munkahelyek és lakóhely szempontjából önellátásra törekszik. Érthető, hogy ennek tényleges megvalósítása számos kerület különleges jellege (mint pl. az I. és az V. kerület), valamint már kialakult beépítése folytán (mint pl. a VI. és a VII. kerület) még perspektívában sem képzelhető el. Számos kerületben ennek az elvnek a keresztülvitele csak iker megoldásban történhet (pl. a XIV. és a X. kerületben). Várható, hogy a kerületi határok itt-ott módosításra szorulnak majd.

Emellett a főváros általános rendezési terve a város nagy területi kiterjedése folytán olyan nagy léptékben (1 : 15 000) van kidolgozva, hogy ebből a konkrét építési szándékot szolgáló részletes rendezési tervekre áttérni szinte lehetetlen. Ezért is szükség van közbenső léptékű (1 : 5000-es) tervekre, amelyeket kerületi alapterveknek nevezünk. A Fővárosi Tanács tervbe vette, hogy 1959—60-ban Budapest egész területére elkészülnek a kerületi alaptervek.

Végül az elavult, de még ma is használt 1940. évi Építési Szabályzat helyett szükségessé vált Budapest új, korszerű építésügyi szabályzatának elkészítése is. Különös magyarázatra nem szorul, hogy az elmúlt húsz év olyan változásokat hozott magával az építési anyagok és szerkezetek, a helyiség- és épületkialakítás, az egészségvédelem, tűzvédelem, légóralom, a városi közlekedés, közüzemek, közműellátás stb. terén, hogy teljesen új szabályozásra van szükség. Az előbbiekből következik, hogy az új szabályzat a réginél sokkal részletesebb kidolgozásra tart igényt. Ez meg is történt.

Az új szabályzat három részre tagozódik: városrendezési, építési és építésrendezési csoportosításokban tárgyalja a szükséges hatósági előírásokat. A szabályzat-tervezetet most próbáljuk ki, és ha beválik, még 1958 végéig a Fővárosi Tanács törvényerőre emelheti.

Csak ezekkel a fent tárgyalt kiegészítésekkel válik teljessé Budapest általános rendezési terve. Kétségtelenül helyesebb, ha csak mindezek birtokában készülnek el a részletes rendezési, illetve beépítési tervek. Az időszakos népgazdasági tervek végrehajtása jelentős építési beruházásokat eredményez, ezért az említett tervek elkészítésével párhuzamosan azokat a feltételeket is biztosítani kell, amelyek az előirányzott beruházások ésszerű végrehajtásához szükségesek. Az elmúlt években szorgalmaztuk a részletes rendezési tervek minél nagyobb számban való elkészítését. Ennek eredményeképpen a helyzet megváltozott. Míg 1955-ben még a városrendezési tervek hiánya itt-ott akadályozta a fővárosban a lakásépítési terv végrehajtását, ma már a részletes rendezési (illetve beépítési) tervek lehetővé teszik, ha kell, kb. 38 000 lakás lakótelepen való építésének megkezdését. Ezenkívül a város magasabb beépítésű övezeteiben több mint 2000 foghíjon kb. 17 000 lakást biztosító épületet lehet még elhelyezni. Tehát a városrendezési tervek hiánya ma már nem akadályozhatja a főváros lakásépítési tevékenységét.

Az alábbiakban kitérünk a város fejlesztésének néhány jelentősebb időszaki kérdésére. A teljesség igényével, semmi esetre sem léphetünk fel, hiszen valamennyi itt említett téma részletezése külön-külön tanulmányt igényelne.

## I.

Budapest városszerkezetét mind egészségügyi, mind légóralmi szempontból egyaránt kedvezőnek lehet mondani. A három városból (Óbuda, Buda, és Pest) 1873-ban egyesített Budapest, amely igazgatásilag 1949-ben peremvárosaival és községeivel (Újpest, Rákospalota, Pestújhely, Rákosszentmihály, Sashalom, Mátyásföld, Cinkota, Rákosliget, Rákoscsaba, Rákoskeresztúr, Rákoshegy, Pestszentlőrinc, Pestszentimre, Kispest, Pesterzsébet, Soroksár, Csepel, Budafok, Nagytétény, Budatétény, Albertfalva, Pesthidegkút, Csillaghegy, Békásmegyér) egészült ki, tagolt városszerkezetű. Az 1949-es területi kiegészítés általában indokolt volt, hiszen a peremvárosok többsége már régen a főváros szerves részévé vált. Számos esetben azonban indokolatlan területi odacsatolásokkal kedvezőtlenül és szervesen nőtt meg a város területe és lakossága. Egyes esetekben ez a fővároshoz csatolt területek fejlesztése szempontjából is hátránnyal járt. Ezeknek a településeknek (így pl. Pesthidegkút, Békásmegyér, Rákosliget, Rákoscsaba, Rákoskeresztúr, Rákoshegy) természetes — a település jellegéhez igazodó — fejlődése megtört, a városias fejlődésre pedig alkalmatlanok voltak. Ezekről eltekintve az 1949-es aktus lényegében korszerű szerkezetű települési konglomerációt eredményezett. Egészen az utóbbi évekig a városszerkezetnek ez a természetes és — ismételjük — igen kedvező tagoltsága fennállt. Az



elmúlt években azonban sajnos számos helyen törekedtek ennek megszüntetésére, a belső kerületek és a volt peremvárosok összeépítésére. A jövőben meg kell akadályozni a város történetileg kialakult tagolt városszerkezetének felszámolását. A települési egységek közötti, még szabad, illetve szórványosan beépített területeket meg kell védeni a beépítéstől. Ebből a szempontból Budapest elkészült általános terve még kisebb korrekciókra szorul. Hiszen azt, ami Budapestnek adottsága, számos város, pl. London vagy Moszkva esetében mestersegesen, hosszabb időt és költséges műveletet igénylő munkával kívánják elérni.

Ismételjük, a főváros területi tagoltságát — az előző évek helytelen »összeépítési« tendenciáival ellentétben — mindenképpen meg kell tartani. Nem helyes a régi városhatár és a volt peremvárosok között minden »szabad«, szanalást nem igénylő területet beépíteni. Az egységes térbeli rendszer kialakítása más úton is biztosítható, például nagyobb gondozott parkok, városi erdők közbeiktatásával.

Ami kifogásolható a főváros szerkezetében, az mindenekelőtt az a feszültség, amely a belterület és külterületek között fennáll. Ez az előbbi beépítettségének túlsűrűségében jelentkezik, szemben az utóbbiak túlzott, szinte a tájban feloldott lazaságával. Ezt legjobban a laksűrűség és a zöldterületi helyzet tükrözi.

Budapest belső területe igen tömör beépítésű. A hektáronkénti laksűrűség helyenként eléri az 1000 lakost is. (Így például a Dohány u.—Csányi u.—Akácfa u.—Wesselényi u. által határolt tömb laksűrűsége 1028 lakos/ha). A beépítettség ezeken a helyeken a 80 %-ot is meghaladja. Ezzel szemben a budai és pesti villanegyedek, kertvárosok laksűrűsége igen alacsony (Újpest belvárosa 190 lakos/ha, Pesterzsébet belvárosa 160 lakos/ha), helyenként a mezőgazdasági települések belterületi laksűrűségével azonos (Csillaghegy 60 lakos/ha, Orbánhegy 55 lakos/ha stb.). Ezeken a helyeken a közlekedési és közműhálózat létesítése jelentős gazdasági akadályokba ütközik.



Budapest tervezett zöldterületi váza

Budapestről azt szokták mondani, hogy sok a fásított területe. Valóban, a városban átlagosan 24 m<sup>2</sup> erdő- és parkfelület jut egy főre. De a zöldterületek elhelyezkedése igen egyenlőtlen. Míg Budán 65 m<sup>2</sup> jut egy főre, Pesten mindössze 2,7 m<sup>2</sup>. De még Pesten is rendkívül változó a helyzet, mert pl. a VII. kerületben csupán 0,24 m<sup>2</sup> zöldterület jut egy főre.

A város belső területének átépítése során a zöldterületet növelni kell. Már most vigyázni kell arra, hogy ne építsenek be teljesen minden szabad területet. Lehetőleg lazítani kell a város beépítését, még ha ez hosszabb ideig takaratlan tűzfalakat is

fog eredményezni a város egyes területein. Egyébként a tűzfalakat ki lehet alakítani úgy, hogy ne legyenek annyira bántóak, kedvezőtlen hatásúak, mint ma. Az elmúlt évben néhány ilyen irányú kísérletet végeztünk azokon a helyeken, ahol hosszabb ideig még tűzfalak maradnak. A Marx téren, a Deák Ferenc téren, a Döbrentei téren próbáltuk, ha ideiglenesen is, architektonikusan megoldani a feladatot. Foglalkozni kell újabb, nagyobb zöldterületek létesítésével. Ez folyamatban van. Így a Kerepesi úti temető jellegének megszüntetésével, illetve nemzeti pantheon-kert kialakításával gyarapítjuk a város belső területén a nyilvános par-



kokat. Északon a dús vegetációval rendelkező hajógyári szigetet is igénybe kellene venni közcélra. Délen, Lágymányoson egy kb. 40 ha nagyságú kiállítási parkterület fog a közeljövőben létesülni. Elkészült a Római-part részletes rendezési terve. Remélhető, hogy olyan akciót lehet majd megindítani, amelynek eredményeképpen ez az egészség-telen, zsúfolt beépítésű terület fokozatosan korszerű sport- és üdülőterületté alakul, a vízisport kedvelői és a hétvégi üdülők számára.

Ugyancsak meg kell tartani Budapest gyűrűs-sugaras úthálózati rendszerét. Egyesek azzal vádolnak, hogy nincs bennünk kellő fantázia egy új, korszerű városrendszer kialakításához. Tervünket bátoratlannak tartják azért, mert »... túlzott tiszteletben tartja a főváros építészeti adottságait«. Véleményünk szerint ez nem bátorság, inkább józanság kérdése.

A főváros világvárossá alakulásának folyamán is megtartotta a történelmileg kialakult, lényegében középkori eredetű gyűrűs-sugaras alapszerkezetét.

A pesti oldalon a városfalak mentén bontakozott ki a belső körút, majd kissé távolabb, a régi csatorna feltöltésének helyén a Nagykörút. Ezen a területen több olyan monumentális épület, illetve épületsor is létesült, amelyben a világváros jelentősége és léptéke jutott kifejezésre. Ezek a létesítmények egyúttal a város látképének főmotívumaivá váltak. A pesti oldalon a harmadik gyűrűs útvonal, a Hungária körút folytatta a város így kialakult beépítését. A sugárirányú utak pedig a történelmi városrészt, a belvárost szervesen kapcsolják össze a XIX. században alakult új városrészekkel: a Lipótvárossal, Erzsébetvárossal, Ferencvárossal, Józsefvárossal, majd a mindinkább fejlődő peremvárosok gyűrűjével, melyek szinte rátelepedtek ezekre az útvonalakra.

A budai oldalon a Várhegy a város térbeli alkotának fontos tényezője, szinte kompozíciós fókusza, amely egységbe fogja a térbelileg erősen tagolt települést. A táj jellege emellett aláhúzza a Várhegynek városszerkezetet, városképet szervező jelentőségét. A Dunára támaszkodó budai hegyvonulat északon a folyó partjától indulva félkörívben a Gellérthegynél ismét a folyóhoz tér vissza. A budai völgy középpontjában helyezkedik el a hegyvonulattal körülvevő Várhegy. A Dunához törő és a Várhegyet körülvevő völgyvonulatok elősegítették — ha szabadabb megfogalmazásban is, mint a pesti oldalon — a budai oldal kötetlenebb, sugaras-gyűrűs úthálózati rendszerének kialakulását.

Az ismertetett úthálózati rendszert középkori eredete ellenére sem lehet elavultnak tekinteni, hiszen a pesti Nagykörút 1872 és 1906 között, a budai Nagykörút pedig már teljesen ebben a században épült ki. Legkorszerűbb sugárutunk, a Népközársaság útja 1871 és 1885 között épült.

Mindez igazolja, hogy megőrizhető, sőt továbbfejleszhető ez a rendszer, amely közlekedési és légoltalmi szempontból egyaránt egészséges alapokkal rendelkezik. A főváros úthálózati rendszerének korszerűsítése és továbbfejlesztése, nem pedig győ-

keres átépítése a célunk. A korszerűsítés még olyan áldozatokkal sem jár, mint amilyeneket egy korábban tervszerűen épített útvonal megvalósítása annakidején megkívánt. Közismert például, hogy a Sugárút építése során 142 épületet bontottak le, összesen 225 762 m<sup>3</sup> légtérrel, a Nagykörút építése során pedig 251 épületet összesen 507 087 m<sup>3</sup> légtérrel.

Az úthálózati rendszer továbbfejlesztése a külsőbb területeken, újabb sugár- és átlós irányú utak létesítését követeli meg. Ezek az utak részben helyi forgalmi jellegűek lesznek, és a városrészek szervezettebb kapcsolatát fogják biztosítani, részben pedig az országos főforgalmi úthálózattal való kapcsolatot teszik jobbá. Ez azért vált szükségessé, mert az országos főforgalmi útvonalak a városon átvezető szakaszai sűrűn beépített területeken haladnak át, és a forgalom lebonyolítása akadályokba ütközik. Így újabb bevezető forgalmi szakaszok kiépítése vált szükségessé, a Kacsóh Pongrácz út (2—3. sz. út) a Nagykörösi út (4—5 sz. út), a Szerémi út (1—6—7 sz. út) nyomvonalain. A belső városrész forgalmát tehermentesítő Hungária körút korszerű forgalmi kiépítése elsősorban az átmenő forgalom szempontjából szükséges. Elsőrendű feladatnak kell tekinteni továbbá a forgalmi csomópontok kedvezőbb kialakítását forgalmi és városképi szempontból egyaránt. Ez mindenekelőtt a Kálvin tér, a Marx tér, a Boráros tér, a Baross tér, az Orczy tér, a Nagyvárad tér, a Zalka Máté tér, a Moszkva tér, a Döbrentei tér kialakítására, valamint a Rákóczi út—Nagykörút, a Rákóczi út—Múzeum körút és az Üllői út—Nagykörút keresztezéseire vonatkozik.

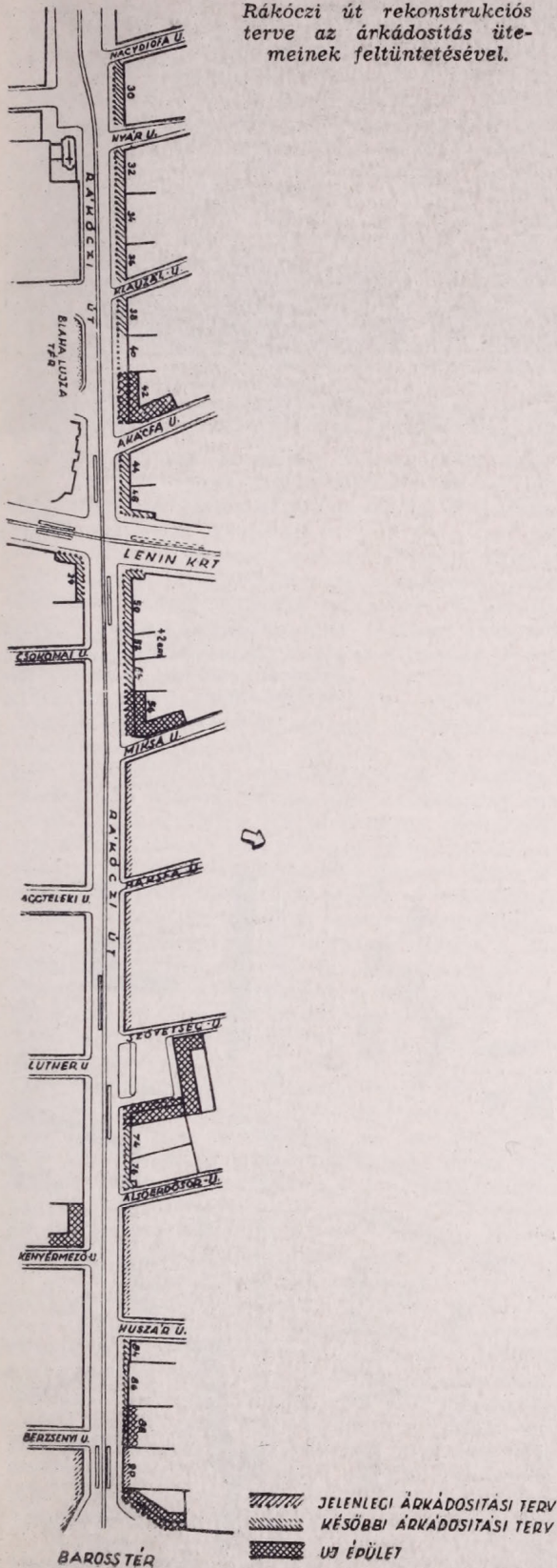
Szorgalmazni kell az utolsó pesti híd, az Erzsébet-híd megépítését is. A nyomvonalat illetően nekünk nincs kételyünk. Véleményünk azonban az, hogy az Erzsébet-hidat nem szabad régi szélességében megépíteni, hanem lényegesen szélesebben (lehetőleg négy nyomvonallal), számolva a növekedő autóforgalommal. Ezzel kapcsolatban nagyobb átépítésre fog szorulni a budai hídfő is; erre lehetőséget ad a régi hídpillérek lebontása.

Szorgalmazni kell továbbá a földalatti vasút építését is. A világvárossá nőtt Budapestnek már jelenlegi közlekedési igényei is követelik a keletnyugati és nem kisebb mértékben az észak-déli vonal mihamarabbi megépítését. Az ilyen létesítmények felépítése hosszabb időt vesz igénybe, 5—10 éves távlatban pedig a forgalmi igények még erőteljesebben fognak jelentkezni. Ehhez még hozzá kell tennünk, hogy a felszíni villamosközlekedés — mind kocsipark, mind pálya szempontjából — igen elavult (a kocsipark több mint fele 40 évesnél öregebb!), és véleményünk szerint teljes felújítása az igen jelentős anyagi kihatások miatt nem is célszerű. Az autóbuszközlekedés fejlesztése mellett, amely ma az utasforgalomnak egy negyedét bonyolítja le (1950-ben csak 10%-át!), a földalatti vasút építéséhez kell hozzájárítani. A korszerű gyorsvasút megépítése az ésszerű lakástelepítési politika alapvető, kiinduló pontja is.

Szorgalmazni kell végül a dunai rakpartok rendbehozását is, és itt nemcsak a rakpartok elha-



Rákóczi út rekonstrukciós terve az árkádosítás ütemeinek feltüntetésével.



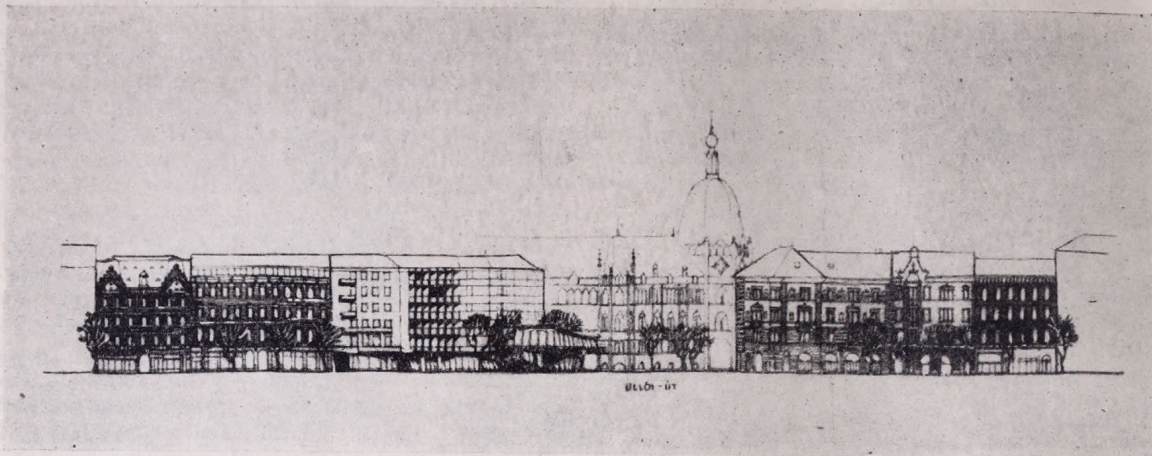
nyagolt, ápolatlan képére gondolunk, hanem arra is, hogy e nagy folyó újabb szakaszait is a lakosság használatára kellene bocsátani. Mindenekelőtt az Újpesti rakpart, valamint a Szabadság-híd és Petőfi-híd közötti pesti rakpartokat kell megtisztítani a raktári és egyéb ideiglenes, a városképet csúfító létesítményektől, melyek a dunapart megfelelő kialakítását akadályozzák.

Nehezebb problémák állnak fenn az úthálózatot illetően a város belső területein. Itt helyenként elkerülhetetlen lesz a későbbiek során jelentősebb korrekciók végrehajtása, esetleg újabb utak törése vagy a meglévők szélesítése. Ez azonban a belterület zsúfolt beépítése miatt igen költséges művelet lenne. Még aránylag a leggazdaságosabbnak látszik az úttest és a járdák szélesítésének érdekében a házak földszintjének árkádosítása. Az első ilyen jellegű munkák már megindultak, s jelenleg a Rákóczi út északi oldalán a Rókus kórháztól a Baross térig folynak. Ha ez a módszer beválik, tehát ha legalább enyhíti azokat a forgalmi nehézségeket, amelyek a Rákóczi úton adódnak, akkor másutt is folytatni kellene ezt az akciót. Itt elsősorban az ún. belvárosi tengely (Kecskeméti u. — Egyetem u. — Petőfi S. u. — Bécsi u. — Október 6. u.) egyes szakaszaira gondolunk. Természetesen a forgalmi problémákat az árkádosítás nem mindenhol tudja teljesen megoldani. Így pl. a Nagykörút és Rákóczi út keresztezésének gyalogforgalmát sem fogja tudni teljesen megoldani a jövőben, hiszen már jelenleg is 11 000 ember halad át csak az egyik oldalon a csúcsforgalom idején. Ezért távlatban itt korszerű földalatti aluljáró építésére lesz szükség. Ilyen gyalogaluljárók építése még szükségessé válhat az Üllői út—Nagykörút, Rákóczi út—Múzeum körút kereszteződésénél, a Marx téren, a Kálvin téren és esetleg még néhány helyen.

A fenti korrekciók, valamint a földalatti vasút említett két nyomvonalának kiépítése még jó ideig alkalmassá teszi a belső területen a jelenlegi útvonalhálózatot a forgalom lebonyolítására. A felszíni villamosvasúti hálózat folyamatos csökkentését, a teherfuvarnak a nappali időben a város belső útvonalairól való kiiktatását, továbbá a belvárosi utcák átmenő forgalomtól való elzárását azonban elő kell irányozni.

Mind fontosabb feladattá nő a gépkocsik parkolásának a kérdése is. Budapesten láthatóan növekszik a gépkocsik száma, bár még messze vagyunk ebben a vonatkozásban egyes nyugati országoktól. Ezért a parkolás és tárolás kérdésének megoldását már most tervbe kell venni. Több korszerű parkoló helyet kell létesíteni, felhasználva Budapest belterületén a foghíjakat. Erre a célra elsősorban a főútvonalakhoz csatlakozó mellékutcák foghíjait kell igénybe venni. Az, ami a nyugati városokban szinte leküzdhetetlen nehézségeket okoz, nálunk aránylag könnyebben megoldható. Újabb lakótelepeinket már úgy kellene építeni, hogy bizonyos számú garázst és parkoló-





helyet is létesítsünk. Ilyen esetben — véleményünk szerint — már most 20 főre egy garázs- illetve parkolóhelyet kell számítani.

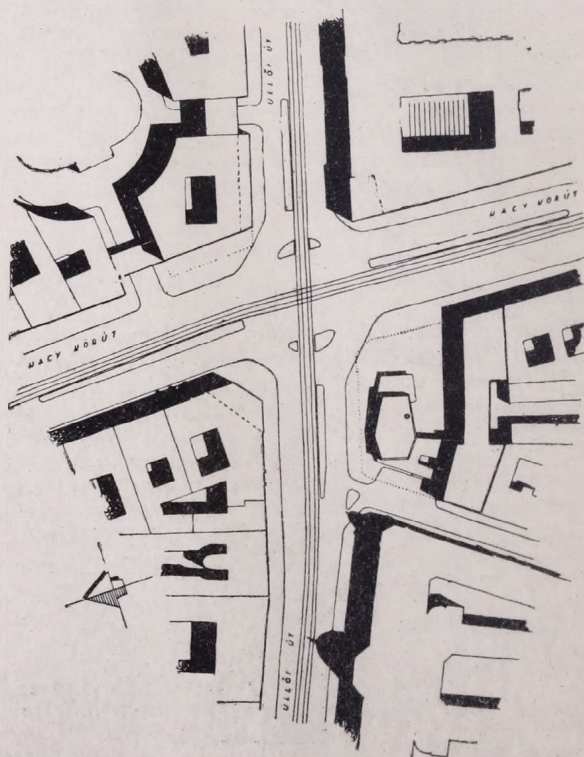
## II.

A városfejlesztés alapvető, mondhatnánk kiinduló kérdése a lakosság perspektivikus alakulása. A legújabb korban a városodási folyamat az egész világon rendkívül gyors ütemű volt. Anglia és Franciaország városi lakosságának arányszáma az összlakossághoz képest száz év alatt (1801-től 1901-ig) megkétszereződött. Ez a lakosságszaporulat elsősorban a gyáripar megteremtése, gyors fejlődése következtében állt elő.

A kapitalizmus fejlődésével a jobbágyi viszonyok felbomlottak. Ez többek között azzal járt, hogy igen sok önálló parasztgazdaság megszűnt, sőt, egész falvak számolódtak fel. Olyan fejlett kapitalista országban, mint pl. Anglia, a kapitalizmus fejlődése a paraszti gazdaságok majdnem teljes megszűnését eredményezte. A tőke birtokosai munkaerőfeleslegek fenntartására törekedtek, hogy állandó olcsó munkaerőhöz jussanak a nagy falusi gazdaságok és az ipar számára. A kapitalista államokban a falu munkaképes lakosságának jelentős része, újból elvesztve a foglalkoztatás és kereset lehetőségét a faluban, a városokba tódult, s így szaporította a városi lakosság szegényebb rétegeit. A lakosságszám rohamos növekedése elsősorban a nagyvárosokban következett be. Míg 1800-ban Nyugat-Európában csupán 19 város lakossága haladta meg a 100 000 főt, 1902-ben már 149 városé. Jelenleg számos olyan város van Európában, amelynek egymilliónál több lakosa van. Ilyenek: London, Párizs, Berlin, Moszkva, Leningrád, Bécs, Róma, Hamburg, Milánó, Madrid, Barcelona, Bukarest. Ilyen Budapest is.

Fővárosunk lakosságának növekedése sem maradt el az európai fővárosok mögött: 1840-től 1941-ig a lakosság száma 105 414-ről 1 164 963-ra emelkedett. Ez a szám a »kis« Budapestre vonatkozott. Az 1949 januári népszámláláskor a fővárosnak 1 590 269 lakosa volt. Hogy most mennyi, azt

*Üllői út és Nagykörút keresztezésének rekonstrukciós terve. Tervpályázat, első díj. Szerzők: Kis-marty-Lechner Gyula, Mező Lajos, Pongrácz Pál.*





pontosan nem tudjuk, de becslések szerint a 2 milliót már elérte. A pontos számadat az 1960. évi népszámlálás eredményeképpen, tehát két év múlva fogjuk tudni. Érdekes megemlíteni, hogy ez a gyors növekedés nem általános európai jelenség. Míg 1949 és 1956 között Budapest lakossága több mint 300 000 fővel emelkedett, számos európai fővárosban (mint pl. Párizs, Amszterdam, Koppenhága) a lakosságszám alakulása stagnált. Budapesthez hasonló jelenség ment végbe számos szocialista típusú állam fővárosában is (pl. Varsó lakossága 1950—56 között 25%-kal növekedett), mást pedig bizonyos intézkedésekhez folyamodtak a gyors növekedés megakadályozására (pl. Prága). A város lakosságának növekedését azonban kizárólag adminisztratív intézkedésekkel nem lehet megakadályozni. Komplex és nemcsak helyi, hanem országos jellegű intézkedésekre van szükség ahhoz, hogy a várost a fennálló túlszűfoaltságtól legalább némileg mentesíteni tudjuk. Mindenekelőtt a helyes ipartelepítési és lakástelepítési, építési és lakbér, valamint közlekedésfejlesztési és közlekedési tarifa politikára gondolunk.

A főváros lakosságszámának jövőbeli alakulását helyes a városkörnyéki, sőt a budapesti régió, illetve az ország népességi helyzetével együtt tárgyalni. Olyan megoldásra van szükség, amelynek eredményeképpen egyrészt az ország (esetleg az említett régió belüli) városaiban és városi jellegű településeiben a lakosságnövekedés üteme meghaladja Budapest és a szűkebb környékén levő települések növekedését, másrészt pedig a Budapest környékén levő településekben is gyorsabban növekszik a lakosság száma, mint az igazgatási határon belüli területen. Ez átmenetileg még nehezen keresztülvihető célkitűzés, és tisztában kell lennünk azzal, hogy itt hosszabb időszakot igénybevevő folyamatról van szó. E célkitűzés valóra váltásának alapfeltétele a helyes ipartelepítési politika.

A város túlszűfoaltságának egyik okozója a Budapestre túlzottan koncentrált ipar. Ennek a lakáshelyzetre, a közlekedésre és a közellátásra gyakorolt hatása közismert. Csak néhány adatot sorolunk itt fel: a gázfogyasztásban az ipar részaránya 1950-től 1957-ig 27,3%-ról 40,5%-ra emelkedett, az ipari fogyasztók által felhasznált víz mennyisége 1957-ben 1950-hez viszonyítva 118,7%-kal növekedett. Ezenfelül az említett időszak alatt 63,1%-kal nőtt az értékesített vízmennyiség (64,7 millió m<sup>3</sup>-rel), így aztán nem csodálható, hogy 1957-ben nagyméretű vízhiány volt. Emellett az iparnak a város lakóterületein való elhelyezése a helyi klimatikus viszonyokat kedvezőtlené tette.

Ezért minden szempontból szükséges, hogy újabb ipari telepek ne létesüljenek a város területén. Hiszen az utóbbi években Budapestre felköltözöttek mintegy 51%-a fizikai dolgozó volt, akik a főváros területén levő üzemekben kívántak elhelyezkedni. Nemcsak új ipartelepek létesítését kell megakadályozni, hanem egyes környezetükre ártalmas, valamint Budapestben nem okvetlen szükséges (sőt ezáltal felesleges áruszállítást igénylő) ipartelepek kitelepítésével is kell foglalkozni. Az alábbiakban példaként megemlítettünk néhány ilyen üzemet:

A Finom Vegyszert Készítő KTSZ a VIII. kerületben, az Üllői úton újonnan épülő lakóházak

mögött helyezkedik el. Az üzem, amelyben különböző vegyi anyagokat állítanak elő, tűz- és robbanásveszélyes, bűzös és zajos.

Az Állatfihérje Takarmányokat Előállító Vállalat a IX. kerületben helyezkedik el. Épületei túlnyomórészt avultak, külső megjelenésükben kedvezőtlenek. Az üzem rendkívül bűzös, a környezetre erősen zavaró, sőt ártalmasnak mondható, állati hulladékokat dolgoz fel.

A XI. kerületben az Üvegszigetelő Anyagok Gyára üvegyapotot állít elő. A termelés során a legegőbe apró üvegszemcsék kerülnek, és ezek igen ártalmasak a sűrűn lakott környező lakóterületeire.

A Lardoline Kőolajipari Vállalat a XIV. kerületben lakóövezetben helyezkedik el. Az üzem bűzös volta miatt környezetére igen zavaró hatású.

A Közúti Hídfenntartó Vállalat a Duna balpartján a Boráros tér közelében az ún. Közraktár területén igen értékes dunaparti területet foglal el. Épületei főleg ideiglenes jellegűek, és nagyon kedvezőtlené teszik a városképet. A vállalat által gyártott szerkezetek zöme nem is Budapesten való felhasználásra készül.

Az utóbbi megjegyzés vonatkozik a többi fenti példára is. Miért kell ezeket és a hasonló ipari üzemeket túrni a város lakóterületén?

Budapest lakóterülete, sőt a belváros területe emellett tele van kisebb, gyári jellegű állami és szövetkezeti üzemekkel és raktárakkal, amelyek üzemeltetése is abnormális körülmények között (szórtság, zsúfoltság stb.) történik. Néhány példát említek.

Az Irodagépipari Vállalat a Belváros területén üzlet- és lakóhelyiségben 7 helyen széjjelszórva működik.

A Fűrőgép Gyár a Dohány utca és Alsóerdő sor sarkán elavult, részben földszintes, részben emeletes épületekben helyezkedik el, (a telek 80—90%-a van beépítve), és miután anyagtárolásra helye nincsen, a különböző szomszédos telkeket vette igénybe.

A Budapesti Minőségi Bútorgyár 8 helyen van telepítve. Számos lakóház földszintjén, pincéjében és emeletén folyik a gyárszerű termelés.

Feladatunk ezen a területen elsősorban az, hogy kategorizáljuk Budapest üzemeit: feltüntetve a kitelepítendő üzemeket, bizonyos sürgősségi sorrend figyelembevételével. Az ilyen üzemek bővítését, fejlesztését meg kell akadályozni. Ikerüzemek létesítésével az ország más településein ezen üzemek áttelepítési folyamatát meg lehet indítani. Az ilyen üzemeket elsősorban az országban más régiók területein, esetleg olyan városok területén kell telepíteni, amelyek az ipari koncentráció nem olyan nagy mértékű. A budapesti munkakerőre támaszkodó nem ártalmas ipar egy része a városkörnyéki településeken is elhelyezhető.

A főváros területén ugyancsak indokolatlanul nagyarányú az állattartás. Budapest sertésállománya 1955-ben több mint 160 000 volt (ennek zöme a X. kerületben), meglehetősen nagy mértékű a szarvasmarha, ló és juhtenyésztés. A főváros egyes kerületeiben emiatt igen kedvezőtlen az egészségügyi helyzet. Ennek megszüntetéséhez is hozzá kellett látni. 1957-ben már a felére csökkent a bu-



A város belterülete, a kiemelt útvonalak (szaggatott vonallal) és 1957–60. évi foghíj építkezések helyének ábrázolásával (ponttal jelölve)



dapesti sertésállomány (80 896), de még ez a mennyiség sem indokolt. Tovább kell csökkenteni a főváros területén az állatállományt. A kitelepítési akció Kőbányán 1957-ben megindult.

Nemcsak az ipar további koncentrációját kell megakadályozni, hanem a Budapesttel szoros kapcsolatot nem feltétlenül kívánó tudományos, főiskolai, igazgatási és egyéb regionális jellegű közintézményeket is célszerű kitelepíteni. Különösen ügyelni kell arra, hogy azok a regionális intézmények kerüljenek ki a városból, amelyek fokozzák a nappali népességet, valamint az ideiglenes bejelentkezések számát (az utóbbi 1957-ben kb. 150 000 főt tett ki!). Miért van szükség például arra, hogy Budapesten 1000 lakosra a kórházi ágyak száma 14,4 legyen, amikor az országos átlag 6 körül van. A kórházi ágyak egy részének klinikai jellegével csak részben lehet ezt az aránytalanságot magyarázni.

### III.

A városok lakosságának hirtelen növekedésével nemcsak nálunk, de szerte a világon sem járt együtt a város egészének fejlődése. A lakáviszonyok egyre rosszabbodtak, spekulánsok és uzsorások prédájává vált a lakásépítés és bérbeadás. A lakás áru lett, tulajdonosa bérjövödelméből élt. És mivel ez jövedelmező vállalkozássá vált, a telekspekuláció és a lakásuzsora mind szélesebben bontakozott ki. Minél nagyobb volt a város, annál súlyosabbá vált a helyzet. A századforduló idején Budapesten — a nagyobb méretű lakásépí-

tési kedv ellenére is — az átlagos szobánkénti lakásűrűség 2,48 volt, az egyszobás lakásokra átlagosan 4,30 fő jutott, és ilyen egyszobás lakásokban lakott a lakosságnak több mint a fele. 1941-ben a helyzet némileg javult: az egyszobás lakások átlagos laksűrűsége 3,31 főre csökkent, de a főváros lakosságának fele továbbra is egyszobás lakásokban lakott. Budapest lakáshelyzete az utóbbi évek jelentősebb lakásépítési folyamata ellenére (1950—56 között mintegy 30 000 lakás, 1957-ben pedig majdnem 10 000 lakás építése folyt) kétségtelenül romlott. Ha olyan aránytalanság nincs is, mint a múltban volt, a szobánkénti laksűrűség a 2,8 főt is meghaladta. A lakások több mint fele továbbra is egyszobás. Ez az arány a peremkerületeknek a városhoz való csatolásával romlott.

A lakásépítés kétségkívül nehéz kérdés nemcsak Budapesten, hanem az egész világon. Mondhatnánk, korunk egyik legégetőbb, a lakosság széles rétegeit érintő szociális problémája nyugaton és keleten egyaránt. Különbség csak fokozatban jelentkezik. Ez a helyzet persze semmi esetre sem nyugtathat meg bennünket. Az ország, főleg a városok (köztük a főváros) lakásépítésének eddigi ütemét semmi esetre sem lehet kielégítőnek tekinteni. Fokozatosan, ahogyan gazdasági helyzetünk lehetővé teszi, a nemzeti jövedelemnek egyre nagyobb hányadát lakásépítésre kell fordítanunk. 1954-ben a nemzeti jövedelemnek mindössze 1,9%-át fordítottuk a lakásépítésre. Ez messze alatta marad a legtöbb európai ország ilyen irányú erőfeszítéseinek. E feladat megoldásához további műszaki alapfeltételek is szükségesek. A tömeges la-







kell venniük a rendeltetés szempontjait, a népgazdasági helyzetet, valamint az ipar (anyag, gépesítés stb.) által nyújtott lehetőségeket és a környezet igényeit. Az építési igényeknek mindinkább állami erőkből történő kielégítése mind gazdaságosság, mind időbeliség szempontjából szükségessé teszi a tipizálás eddig még ismeretlen méretekben való alkalmazását. A várostervezés során a tipizálás elsősorban a lakásépítés területén jelentkezik, de jelentkeznie kell a középületek, közüzemek, közlekedési és közműlétesítmények tervezése során is.

A tipizálás alkalmazása a tervezés során csak akkor lehet eredményes, ha a különböző igényeknek és követelményeknek megfelelő, számos változatban alkalmazható típustervek (típuszekciótervek) állnak rendelkezésre, amelyek a városok és városrészek jellegéhez, a különböző rendeltetésű útvonalak beépítéséhez, valamint az összes tájolási lehetőségekhez alkalmazkodnak. Külön típustervet kell kidolgozni a fővárosra és azon belül külön a főútvonalakra és külön a lakóegységek belsejében alkalmazható épületekre. Magasság szempontjából az egyemeletes kertes, a 2—4 és 6—8 emeletes épületek típuszekciói szükségesek. Ezekben belül átmenő és nem átmenő lakásfajtákra, egyszobás és többszobás lakásokra, függőfolyosós és többfogatos megoldásokra, valamint közép- és végzekciókra van szükség. A tipizálás sokoldalúságáról meg kell említeni annyit, mint lemondani a lakással szemben támasztott igényekről és városaink, valamint azok részeinek sajátos, jellegzetes arculatáról.

Típuszekciók tervezése mellett szükséges egész épületek tipizálása is. Gondolunk itt elsősorban a leggyakrabban előforduló, leggazdaságosabb épületfajtákra: a sorház típusokra, a kétszekciós, kétemeletes épületekre, a háromszekciós 3—4 emeletes épületekre, lehetőleg az előbb már említett

változatokban. Nagyobb egységek tervezésénél amellet, hogy a főútvonalak mentén típuszekciókat alkalmazunk, helyes, ha a terület mélyében típusépületeket helyezünk el. Ez együtt jár azzal, hogy a tervezésnél a hangsúly az utca felőli homlokzati felületek megmozgatásáról az épületek térbeli elrendezésére, tehát az épületek egymáshoz, valamint a közlekedési útvonalakhoz való kapcsolataira tevődik át.

Jelenleg fontosság szempontjából a lakásépítéssel majdnem egyenrangú az iskolaépítés is. Itt is jelentős elmaradás van. Nem arról van szó, hogy az elmúlt években nem történt semmi ezen a területen, hanem hirtelen megnőtt az iskolakötelesek száma. Az 1949—50-i iskolai évhez viszonyítva 31,2%-al nőtt az általános iskolaköteles korú gyermekek száma, 74 000 gyermekkel több jár ma iskolába. Ezenfelül a főváros nem tartotta helyesnek, hogy az 1949—50-ben szokásos 40-es csoportokat fenntartsa, hanem áttért a 32-es csoportokra. Ez azt jelentette, hogy fel kellett emlíni a tanterem számát, így ma a tanteremek majdnem kétharmadát (62,3%) kétszer veszik igénybe. Ez sem pedagógiai, sem egészségügyi szempontból nem kedvező ezért sürgősen nagyobb számban új iskolákat, illetve tantermeket kell építeni. Itt is sok segítséget nyújthat a tipizálás abban, hogy az erőfeszítések szét ne aprózódjanak. Lehetőleg nagyobb iskolákat építsünk, mert a mai gyakorlat, amely többnyire 8 tantermes iskolákat létesít, gazdaságtalan eredményekhez vezet.

#### IV.

A főváros tervszerű fejlesztésének alapja a városrendezési terveken alapuló területgazdálkodás. A területek tervszerű felhasználását mindenekelőtt az általános terv, illetve annak övezeti rendszere biz-

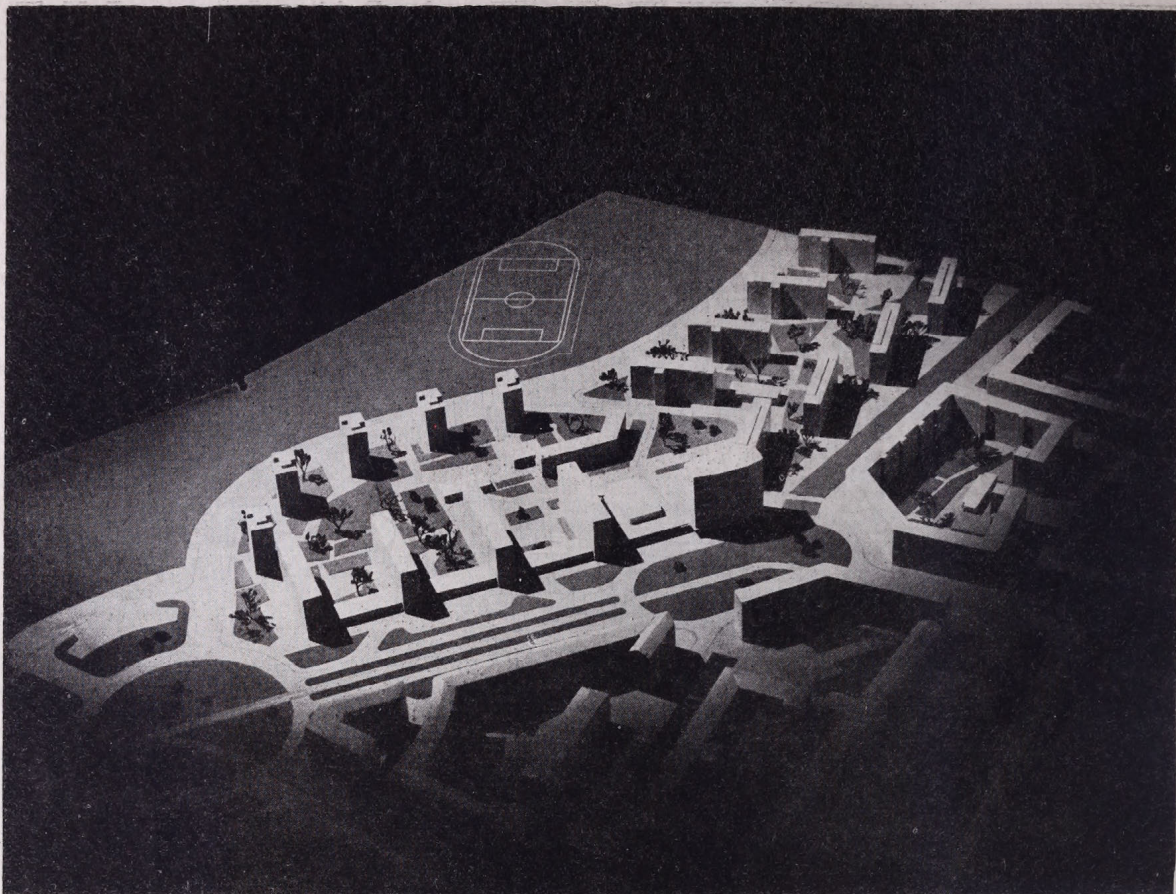


Budapest igazgatási területe az elkészült rendezési tervek (szaggatott vonal) és folyamatban levő építkezések (feketével jelzett) területének feltüntetésével









*A Lágymányos beépítési tervének részlete. Tervező: BVTI  
(Preisich Gábor, Mester Árpád, Pomsár János, Kiss Albert)*

tosítja, továbbá a helykijelölési és az építési engedély elnyerési kötelezettség. Mindez azonban csak a területfelhasználásnak bizonyos fokú szabályozását jelenti, hiszen ezek az eljárások a közületek, illetőleg magánszemélyek esetenként felmerülő konkrét kívánalmai során kerülnek lebonyolításra, tehát csak a terület felhasználásához való hozzájárulás, illetve az építkezés engedélyezése vagy megtagadása útján adnak lehetőséget a város kialakításának befolyásolására. Kezdeményező akciók megindítására még nem nyújtanak módot. A város tervszerű fejlesztése, a telepítések, építkezések előkészítése aktív telepítéspolitikai és telekpolitikai tevékenységet igényel.

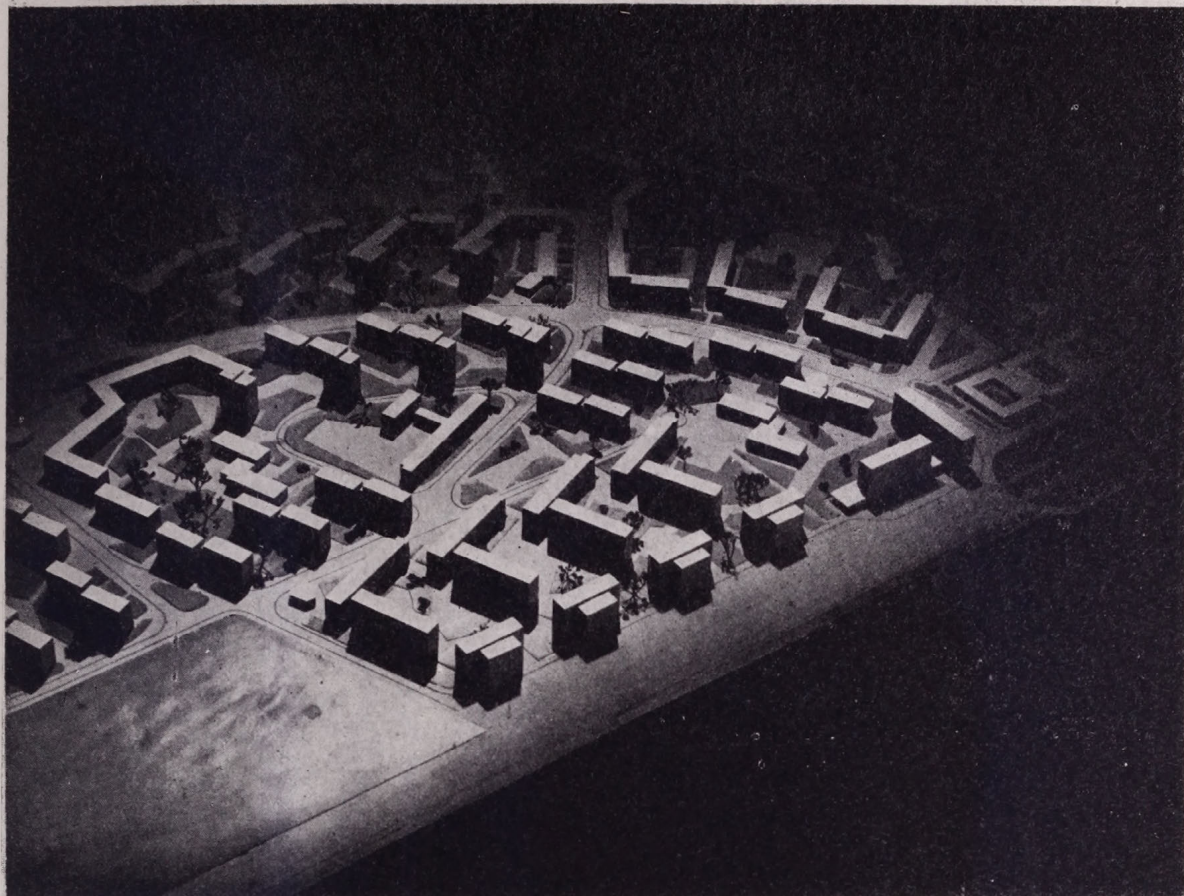
A lakásépítés területén a közelebbi évek helyes telepítési politikája a fővárosban véleményünk szerint a következő kell hogy legyen:

A legközelebbi évek lakásépítéséből 20–30% foghíjépítkezés legyen. Erre elsősorban a város belső exponáltabb, de lakásépítésre alkalmas területén kerülhet sor. Ez városképi és várospolitikai szempontból egyaránt kielégítendő követelmény. Itt az ideje, hogy eltüntessük a második világháború pusztításait. Emellett a foghíjak beépítése gazdasági előnyökkel is jár, mert még ha helyenként magas-

építési többletköltség jelentkezik is, a közmű, út, közlekedés, közintézmény és egyéb járulékos beruházás területén jelentős megtakarításokat lehet elérni. A foghíjasépítési tevékenység megindult. Csak az OTP öröklakásépítési tevékenysége 1957-ben 1210 lakás építésének megindítását eredményezte. 1958-ban 1600-ra, 1959-ben pedig 2000-re szándékozunk ezt a számot felemelni. Néhány év munkájának eredményeképpen a város belső területén jelentős mértékben meg lehet javítani a ma még sok helyütt kedvezőtlen városképet.

Emellett az összefüggőbb, szórványosan beépült területek beépítését, valamint lakótelepek építését is szorgalmazni kell. Az előbbieknél mindekenélőtt az Újlipótváros, az Árpád-híd budai és pesti hídfője, a Lágymányos, majd a Kelenföld még be nem épített területeire gondolunk. Ugyancsak be kell fejezni a csepeli Csillagtelep, az angyalföldi Fiastyúk utcai lakótelep, az óbudai Hévízi úti és a zuglói Nagy Lajos király úti lakótelepek építését, valamint folytatni kell az Üllői úti lakótelep építését (most már a déli részen). Újabb lakótelepek építését nem lenne helyes megkezdeni. Ehelyett szorgalmazni kell a lakástermelést az elavult városrészek szanálása árán. Elsősorban a





Úllői úti lakótelep beépítési tervének részlete. Tervező: BVTI (Mester Árpád)

VIII. és IX. kerülettel, majd a III. kerülettel és a Vízivárossal kellene foglalkozni. A kérdés megoldása persze igen nehéz. Az épületállomány rendkívül elavult, a laksűrűség és a beépítettség pedig igen magas. A mai lakbérpolitika mellett, sajnos, ez gazdaságilag igen nehezen megoldható feladat. De a kérdés megoldása mindinkább halaszthatatlanná válik. Ebből azonban kizárólag szociális problémát nem lehet csinálni. Meg kell találni a megoldást gazdasági szempontból is. Ez bizonyára az emeletek számának, illetve a nettó lakássűrűség bizonyos emelésének árán lesz lehetséges.

Végül elő kell készülni a lakásépítés ötödik lehetőségére is: a közeljövőben Budapest körül néhány ún. szatellit települést kell létesíteni, illetve az erre alkalmas, meglévő településeket fejleszteni. Ezek vagy lakóvárosok vagy komplex települések formájában létesülnének, és több szempontból (lakáshelyzet, közlekedés stb.) enyhítenék a főváros gondjait. E településeknek minden bizonnyal elszívó hatása lesz, és ennek a főváros túlszűfolt területeinek tehermentesítése szempontjából komoly jelentősége lesz. Még nem tudjuk, hogy melyek lesznek ezek a települések, a vizsgálat és a tervezés folyamatban van. Ezen új településhálózat segítségével is bizo-

nyos mértékben befolyásolni tudjuk majd a főváros lakosságának alakulását. Ennek azonban van egy alapvető feltétele — a városkörnyéki közlekedési hálózat és tömegközlekedési eszközeinek magas színvonalú fejlesztése.

Mindezek alapján azt hisszük, hogy helytelen, akadémikus olyan viták folytatása, hogy a lakásépítés foghíjakon vagy lakótelepeken történjék-e. Véleményünk szerint városfejlesztés szempontjából indokolt és szükséges valamennyi felsorolt irányban haladni. Szükségesnek tartjuk hangsúlyozni mi is, hogy a foghíjbeépítések hosszabb időtávlatban nem oldják meg a tömeges lakástermelés problémáját.

Ennek a fent vázolt települési politikának végrehajtásához a fővárosnak megfelelő telekállományra kell rendelkeznie. Szükséges továbbá az ingatlanok szerzésének, kisajátításának, eladásának megfelelő szabályozása.

A korábbi és részben ma is fennálló rendelkezések alapján folytatott telekgazdálkodás Budapest területén olyan egészségtelen jelenségeket eredményezett, amelyek következményei a főváros tervszerű fejlesztésében komoly nehézségeket okoztak, és bizonyos mértékben okoznak még ma is. A főváros telekállománya úgyszólván teljesen kimerült.





*Budapest környéke tervezési területének meghatározása*

Ez elsősorban annak volt a következménye, hogy a kisajátításokra vonatkozóan úgy intézkedtek, hogy a kártalanítás csereingatlannal történjék. Ennek következtében a főváros területén bármely állami intézmény, vállalat részére kisajátított ingatlan tulajdonosát a főváros kezelésében levő ingatlanokból kell kártalanítani. Ezeknek az intézkedéseknek káros hatását növelte az is, hogy ily módon nem jelentkeztek a beruházásoknál, az anyagtelepek, tárolóhelyek létesítésénél a terület megszerzésének költségei, és így a területigényeknek nem voltak gazdasági korlátai. Így minden vállalat és intézmény a fővárosban, főleg az üres, közművesített belső területeken kíván építkezni, illetve területet igénybe venni. (Egy jellemző példa: az

ÉM Víz- és Fűtészerező Vállalat a Vízivárosban, a város egyik legértékesebb lakóterületén, 15 különböző helyen fekvő területet vesz igénybe). Az ingatlanállományt tovább csökkentette a házhelyjuttatási akció, amelyet elsősorban a meglévő, közművesített telkekből kellett kielégíteni, új települési területek kialakítása pedig fedezet hiányában nem volt megoldható. Az utóbbi időben elkészültek az ilyen, elsősorban családiház építésre alkalmas területek tervei, a III., XI., XV. és a XXI. kerületben. Ezek a területek több mint 2000 lakás elhelyezésére elegendők. Kialakításuk és beépítésük még ez évben megindulhat OTP akciók keretében.

Ahhoz, hogy a főváros aktív telekpolitikát folytathasson, mindenekelőtt el kell készíteni a fő-



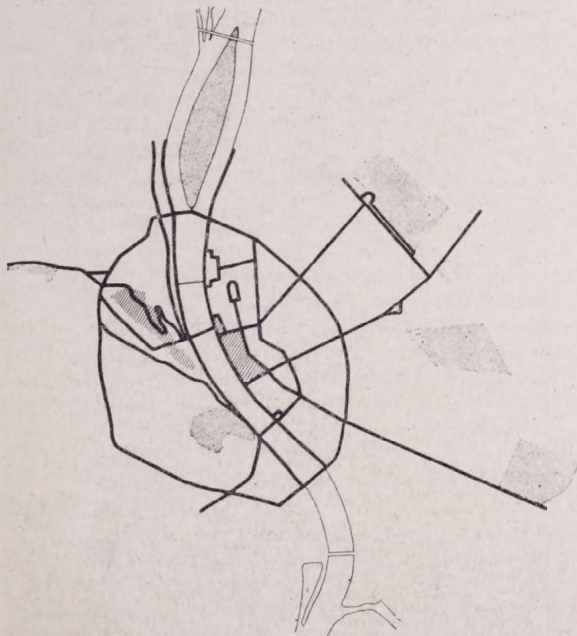
város határában levő ingatlanok teljes leltárát. Meg kell vizsgálni ezenfelül, hogy az állami tulajdonban levő ingatlanok közül mely telkek vannak olyan közületek kezelésében, amelyek azokat nem használják, és ezeket a telkeket a főváros kezelésébe kell venni. Ugyanez vonatkozik a városrendezési tervekben előirányzott rendelkezések meg nem felelő felhasználású területekre is. El kell törölni ezenkívül a főváros telekalománya terhére való cseretelek-kártalanítást, amely egy részt mértéktelen telekigények támasztására ösztönözte a vállalatokat, másrészt a főváros telkeinek elfecsérelésére vezetett.

Megemlíttük még, hogy a telkeknek az építési övezeti előírások szerinti felhasználása és az ott biztosított beépítési lehetőség szerint való kihasználása érdekében is bizonyos intézkedések lennének kívánatosak.

## V.

És végül az utolsónak hagyott kérdés: mit kell tenni annak érdekében, hogy Budapestnek megfelelően korszerű, világvárosi megjelenése legyen, hogy az a helyenkint elhanyagolt állapot, amely a város jelenlegi helyzetére jellemző, minél hamarabb megszűnjék?

Ehhez mindenekelőtt a főváros épületállományának helyreállítását és korszerűsítését kell befejezni, és meg kell valósítani az állandó karbantartást. Ezen a téren az utóbbi évtizedekben igen nehéz helyzetbe kerültünk. Az 1944. évi légitámadások és az 1945. évi ostrom következtében a főváros lakóházainak 57%-a sérült meg. Az 1945—47-es évek helyreállítási tevékenységét 1953-ig nem követte alapos karbantartó munka, ennek következtében 1953-



Városképi szempontból kiemelt területek a város belterületén

ban kb. 20 000-re becsülték az életveszélyes lakások számát, a lakóházak mintegy 28%-a pedig feljes felújítást igényelt. 1954—58 között 850 épület teljes és 13 722 épület részleges felújítását végezték el.

A megindult és szinte tervszerűvé vált munkát az 1956. évi ellenforradalmi események félbeszakították. 1956 október-novemberében 5264 épület szenvedett jelentősebb sérülést (ebből 4811 lakóház 10 986 lakással), a kár helyrehozása több mint egy milliárd forint költséget igényelt. 1957-ben a helyreállítási munkálatokra több mint 700 millió forintot fordított a Fővárosi Tanács, 1958-ban pedig több mint 600 millió van erre a célra előirányozva. Ezek az összegek messze meghaladják az évi lakbérbevételek összegét (a VIII. és a IX. kerületben  $2\frac{1}{2}$ —3-szorosát használják fel erre a célra). De Budapest lakóállományának rongálódása olyan nagymértékű, hogy még az ilyen erőfeszítések árán sem lehet egyhamar gyökeresen megváltoztatni a helyzetet. Majd két évtizedes elhanyagolást és helyre nem hozott 1945-ös háborús károkat és az 1956. évi károkat rövid idő alatt eltüntetni nem lehet. A kérdés teljes megoldása hosszabb időt igényel. Azonban, ha ezt az ütemet továbbra is megtartjuk, 6—8 év múlva jelentős változás lesz észlelhető a város arculatán. Ennek egyik alapvető feltétele, hogy a helyreállítási munkákat a város bizonyos területeire összpontosítsuk.

1956 novemberében a főváros számos útvonalán a helyzet hasonlított az 1945. évi állapothoz. Először az életveszélyt kellett elhárítani, továbbá a hideg idő beállta előtt minél több lakóterületet kellett biztosítani. Ezenkívül meg kellett menteni az értékes épületállományt a további pusztulástól. Csak a későbbi hónapokban kerülhetett sor a nagyobb méretű ujjáépítésre. Ez bizonyos városrendezési koncepció alapján történt. A múlt év végére nemcsak a sérült lakások 94%-ának helyreállítását fejeztük be, hanem a főútvonalak korszerűsítéséhez is hozzáfogtunk. Ez már tervszerű városrendezési akciók jelentett.

A főútvonalak 1957-ben végzett helyreállításának koncepciója a következő volt: a Nagykörút, amely Budapestnek jellegzetes, szerves része, régi formájában kerül helyreállításra, a portálok azonban a korszerű kereskedelem és a világvárosi városkép követelményeinek megfelelően modernebb kialakításúak lesznek. A Rákóczi út beépítése nem annyira kialakult, mint a Nagykörúté, ezért ezen az útvonalon megváltoztattuk a beépítést, az utcaképet ott ahol indokoltnak látszott. Az Üllői út beépítése rendszertelen, ezért úgy véltük, hogy azt alapvetően meg lehet változtatni. Ugyanez vonatkozik az Üllői út és a Nagykörút kereszteződésére is. Ez év végére az Üllői út új, modern arculata már remélhetőleg ki fog alakulni. 82 épület bontása vált szükségessé, nem utolsósorban azért, hogy helyükön magasabb, korszerűbb beépítést hozjunk létre. 1957-ben a főútvonalakon 337 épület sortarozását végeztük el. Ismételtük, ez egyúttal az épületek jelentős mértékű korszerűsítését is eredményezte.

Hogy a korszerű városkép kialakítására való törekvésünk eredményesebb legyen, a Fővárosi Ta-



nács ez év januárjában életbe lépett rendelkezései szabályozzák az ún. »kiemelt területek«-en az üzletek rendeltetésszerű használatát, kialakításának és karbantartásának módját. Ennek a munkának és végrehajtását évekre ütemeztük. A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága a következő útvonalakat jelezte meg a rendeletben kiemelt területekként.

A Duna jobb parti részén (a budai oldalon): a budai Duna-partnak a Zsigmond tértől a Petőfi-hídig terjedő szakasza; Fő utca—Frankel Leó utca—Mártírok útja—Széna tér—Moszkva tér—Krisztina körút—Attila körút; Malinovszkij fasor; Vérmező utca—Attila utca—Alagút utca; Alkotás utca—Vilányi út—Verpeléti út; Gellért tér; Bartók Béla út a Kosztolányi Dezső téri; Móricz Zsigmond körút; Kosztolányi Dezső tér; a Vár-negyed területe a kapcsolódó és felvezető útvonalakkal.

A Duna bal parti részén (a pesti oldalon): Hősök tere—Népköztársaság útja—József Attila utca—Roosevelt tér; Dózsa György útnak a Thököly úttól az aluljáróig terjedő szakasza; Nagykörút a Boráros tértől a Margit-híd pesti hídfőjéig; Kossuth Lajos utca—Rákóczi út—Thököly út a Vorosilov útig; Tolbuhin körút—Kálvin tér—Múzeum körút—Tanács körút—Bajcsy-Zsilinszky út; Kecskeméti utca—Egyetem utca—Petőfi Sándor utca—Martinelli tér—Bécsi út—Október 6. utca—Szabadság tér (az ún. belvárosi tengely); Alkotmány utca—Kossuth Lajos tér; az Üllői útnak a Kálvin tértől a Nagyvárad tériig terjedő szakasza; a pesti Duna-partnak

a Szent István parktól a Boráros tériig terjedő szakasza; a Belváros: a Március 15. tér—Szabadsajtó út—Felszabadulás tér—Kossuth Lajos utca—Tanács körút—Deák tér—Bajcsy-Zsilinszky út—József Attila utca—Roosevelt tér és a Duna-part által határolt terület.

Ezenkívül a következő parkok: Vérmező, Népliget, Gellérthegy, Városmajor, Margitsziget, Városliget.

A tatarozás ütemével összehangoltuk az utcai árusítás rendezését, az utcai világítás korszerűsítését, a hiányzó fák pótlását, az üzletek megvilágítását stb., tehát minden olyan akciót, amely elősegíti fővárosunk világvárosi arculatának kibontakozását. Ennek a munkának első szakasza a megvalósításhoz közeledik

\*  
\*   \*  
\*

A fenti ismertetésben csak néhány városrendezési kérdésre tértünk ki, melyek véleményünk szerint jelenleg a legidősebbek. Budapest városfejlesztési koncepcióját ismertettük röviden e cikkben, mely részben feladatokat vet fel, részben pedig rövid beszámoló a tervek gyakorlati megoldásáról. Úgy érezzük, hogy a célkitűzések mind kormányzati szinten, mind Budapest lakosságánál megértésre találtak. A kérdések zömének megoldása már folyik, s megvan a remény ahhoz, hogy ezek a gondolatok és tervek mihamarabb meg is valósulnak.



## A SZOVJET VÁROS- ÉS LAKÁSEPÍTÉS RŐL

DEÁK SÁNDOR

Az elmúlt télen a Szovjetunióban: Moszkvában, Leningrádban és Kijevben jártam. E rövid cikk keretében Moszkva és Leningrád mai építkezéseinek néhány jellemző adatára és vonására szeretnék kitérni.

A Szovjetunióban utazgató építész a ma építészetiében természetesen elsősorban azt kutatja, hogyan érvényesülnek itt az »Építészeti Vita« elvei, célkitűzései, melyek nálunk Magyarországon is annyira felkeltették az építésztársadalom érdeklődését, hogyan fejlődik az az építészeti, amely — eredményeivel, hibáival — nálunk is annyi vitára adott alkalmat.

Egy nép életéről, egy ország építészetiéről nyilvánvalóan csak nagyon egyoldalú és hiányos képet ad a csak hazai szemüvegen keresztül való vizsgálat. A Szovjetunióban járva különösen érezni annak szükségességét, hogy az ember megismerje az országot, illetve egyes vidékei múltjának, jelenének azt a légkörét, azokat az adottságokat, melyek a mai szovjet építészeti létrehozta, és amelyek ismeretében számos — számunkra idegen — megoldás egyszerre világosabbá, természetessé válik.

Aki — ha távolról is, de hosszabb idő óta — figyelemmel kíséri a Szovjetunió életét, annak számára nyilvánvaló, hogy a szovjet életszínvonalban napjainkban jelentős minőségi változás megy végbe. Nyilvánvaló, hogy a hatalmas erőfeszítések után, melyek a szovjet államnak és korszerű iparnak a megteremtésére irányultak, a II. világháború és a helyreállítás után a szovjet nép olyan előfeltételekkel, ipari bázissal, szakembergárdával rendelkezik, hogy fokozott mértékben előtérbe kerülhet a használati javak termelése, az életszínvonal emelése. Ha ma az egész világon az életszínvonal-emelés problematikájában elsőrendű fontosságú a lakáskérdés, akkor ez fokozott mértékben áll a Szovjetunióra, ahol ez a kérdés mind a lakáshiány súlyosságánál, mind az életszínvonal gyors emelkedésénél fogva nagy jelentőségű.

A probléma jobb megvilágításához elengedhetetlen legalább röviden áttekinteni a lakáskérdés és a városépítés alakulását a szovjet hatalom éveit alatt. Ennek — ha kissé elkésve is — külön aktualitást ad a Szovjetunió megalakulásának 40 éves évfordulója, mellyel a mi építészeti szakirodalmunk kissé érdemén alul foglalkozott.

Nagyjából nálunk is ismeretes, milyen súlyos örökséget vett át a szovjet állam a cárizmustól a lakásállomány terén. A cári Oroszország lakásviszonyai sokkal súlyosabbak és embertelenebbek voltak, mint akár Magyarország, akár a nyugati kapitalista országok lakásviszonyai. Az összehasonlítás nemcsak a külvárosi nyomortelepek esetében mutatja ezt a képet. A moszkvai bel- és külváros éles ellentétére jellemző adat, hogy a forradalom előtt a Szadovaja Kalcon, a kis gyűrűn belül (kb. megfelel a mi Nagykörútunknak) mindössze 3% munkás lakott.

A munkástömegek lakásproblémáját kezdettől nagy figyelemben részesítette a szovjet kormány és a lakásinség enyhítésére számos intézkedést tett. Az októberi forradalom győzelme utáni napokban (1917. nov. 21-én) rendeletet hoztak a nagy lakások igénybeviteléről a szegények nyomorának enyhítésére, majd dec. 3-i rendelettel megkezdődött az ún. »lakások újrafelosztása«-nak periódusa, mely nagy jelentőségű forradalmi rendszabály volt a lakásgazdálkodásban. Ez a periódus 1924-ig tartott, és ez idő alatt csak Moszkvában, mintegy félmillió munkás és családja költözött egészségesebb lakásba.

A polgárháború befejezése és a konszolidálás utáni tervszerű és nagyszabású építkezések megindulását a leningrádi Traktornaja ulica jelzi 1925-ben. Itt háromszintes hézagos beépítéssel, 30—40 m<sup>2</sup> lakófelületű 2—3 szobás lakásokkal, fásított, korszerű utca épült. Ezzel megindult a tömeges lakásépítés, felépültek az első többemeletes nagyméretű lakótömbök. Míg 1923-ban 1 millió m<sup>2</sup> lakófelület épült az országban, 1925-re ez a szám évi 3 millió m<sup>2</sup>-re emelkedett. 1928-ban már 40—50 000 lakosú körzetek épültek.

A 30-as években — miután párt- és kormányhatározat biztosította Moszkva, az új főváros általános tervének elkészítését — megindul az alacsony beépítésű, szűk úthálózatú öreg faváros átépítése. Elsősorban a korszerű világváros érhálózatát kell megteremteni — megkezdődik a főútvonalak tervszerű kiépítése (bontás, épülettelolás, utcaszélesítés). Ezzel egyidejűleg megépítik a Moszkva—Volga csatornát, ezáltal jelentősen megemelik (5,5-szeresre) a Moszkva folyó vízhozamát, hajózhatóvá téve azt, gránitburkolattal látják el a folyó városi partrészeit, és a partokat főforgalmi





tevékenység indult egész sor ipari városban (Magnyitogorszk, Nyizsnyij-Tagil, Sztálinszk, Omszk, Kemerovo, Novoszibirszk, Taskent stb.). A háború éveit alatt 49,8 millió m<sup>2</sup> új lakófelület épült.

A háború befejezése után a negyedik ötéves terv időszakában helyreállítottak vagy felépítettek 102,8 millió m<sup>2</sup> lakófelületet, továbbá a falvakban 2 700 000 lakóházat, és ezzel begyógyították a háború okozta sebeket. A háború utáni építőtevékenységet a tipizálás és a nagyipari módszerek bevezetése jellemzi. Míg a háború előtt az építőelemek 15–20%-át gyártották előre, ma ez a szám téglapépületeken 65%, panelépületeken 85%. Ma egy sokemeletes épület építési ideje szintenként kb. egy



Gorkij utca. Forradalom előtti állapot (felső kép)

Gorkij utca. Mai állapot (alsó kép)

Vörös tér. Forradalom előtti állapot (felső kép)

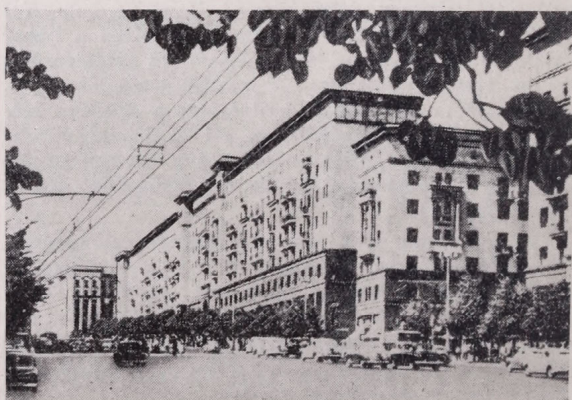
Vörös tér. Mai állapot (alsó kép)



útvonallá képezik ki, több hivat építenek a folyó fölött. Megnyitják a Metro első vonalát. Ekkor létesül a Gorkij utca, Mescsanszkaja, Kaluzsszkaja, Mozsajszkaja stb. főforgalmi útvonal.

Az 1939/40-es időszakban bevezetik a folyamatos gyorsépítési eljárást, mely nagy jelentőségű az ipar további fejlődése szempontjából. Ezzel egyidejűleg általánossá válik a típustervezés is.

A II. világháború elején, amikor a nyugati területek nagyarányú kiürítése és a lakosság Szibériába, Urálba és Közép Ázsiába való ideiglenes áttelepítése, evakuálása folyt, főleg ideiglenes jellegű lakóházak épültek az ipari centrumokban. De már 1943-ban nagyszabású város- és lakásépítő

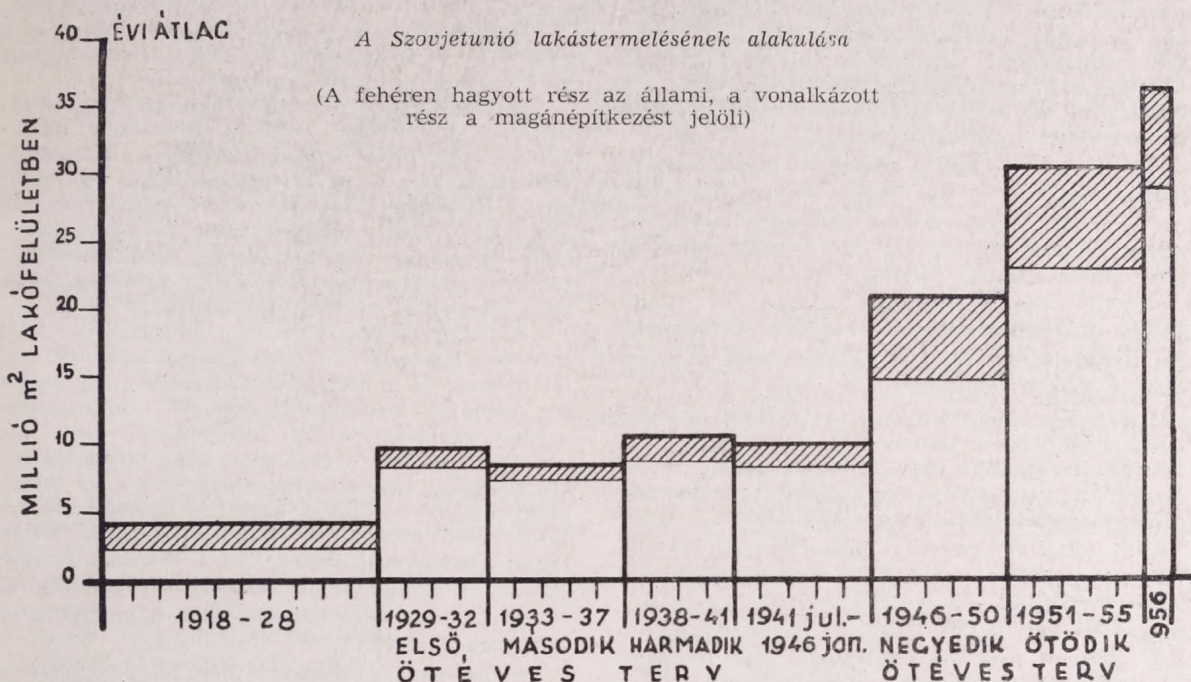




hónap. A cserjomuski lakótelepen épülő lakóházak építési ideje:

- 4 szintes 64 lakásos  
téglablokkos ép. 126 (25 + 101) nap\*
- 4 szintes 64 lakásos  
salakblokkos ép. 105 nap
- 4 szintes 64 lakásos  
nagypanelel ép. 90 nap

Ennek a nemkívánatos állapotnak megszüntetésére a párt javaslatára a szovjet kormány rendeletet hozott, mely szerint 10—12 év alatt, azaz lényegében a most folyó hatodik és hetedik ötéves terv ideje alatt fel kell számolni a lakáshiányt. Oly módon kell a lakásépítést fokozni, hogy az említett időszak végére 1 lakosra min. 9 m<sup>2</sup> lakófelület jusson, és minden család külön lakásban



Az építőtevékenység fokozására igyekeznek a lakosság anyagi eszközeit is bevonnai az öröklakás-, sajátház-építési akciók révén. A lakásépítő tevékenység alakulását mutatja a fenti grafikon.\*\*

Az elmondottak is mutatják, milyen komoly erőfeszítéseket tett a szovjet kormány a lakáshelyzet megjavítására. Mindez azonban nem elegendő. Ha meggondoljuk, hogy a polgárháború és világháború következtében a szovjethatalom 40 évéből csak mintegy 25 évet (Moszkvában az ált. terv elfogadása, 1935 óta csak mintegy 17 évet) tudtak békés építésben eltölteni, és ebből is 4—5 évet a háború pusztításainak pótlására kellett fordítani, ha mindehhez hozzávesszük, hogy a Szovjetunió városi lakossága a 40 év alatt kb. megháromszorozódott, akkor fogalmat alkothatunk magunknak a lakásprobléma megoldásának nehézségeiről. Jelenleg a nagy lakáshiányra való tekintettel kénytelenek a társbérleti rendszert széleskörűen eltérni.

\* Az építkezések időtartamában két periódust különböztetnek meg. Az építkezés megkezdésekor rendelkezésre kell állnia az első periódus, azaz az ún. »0 ciklus«: tereprendezés, utak, földben lévő mérnöki létesítmények, valamint az épületek teljes tervdokumentációjának a pincefödém felső síkjáig. A második periódus megkezdésekor rendelkezésre kell állnia a teljes tervdokumentációnak a pincefödém feléle.

\*\* Az Arhitektura SzSzSzR 1957. évi 11. száma nyomán.

lakják, megszüntethető legyen a társbérleti rendszer. A rendelet elsősorban a régi és erősen fejlődő nagyvárosokat (Moszkva, Leningrád, Kijev stb.) érinti, ahol a lakáshelyzet lényegesen rosszabb, mint az új városokban.

A forradalom előtti spekulációs építkezés, valamint a forradalom utáni beköltözések a nagyvárosokban, elsősorban Moszkvában és Leningrádban rendkívüli zsúfoltságot eredményeztek a belső lakóterületeken. (Leningrádban pl. helyenként eléri az 1500 fő/ha-t, amit max 700 fő/ha-ra akarnak lecsökkenteni.) Ennek ellenére ezekben a városokban jelenleg lényegében nem folyik szanálás. A nagy lakáshiányra való tekintettel a most folyó ötéves tervben csak a legszükségesebb esetben (pl. főútvonal kiépítése) építkeznek már beépített területen, az építkezések csaknem kizárólag szűz területeken folynak, és egyelőre minden m<sup>2</sup> lakóterületet fenn tartanak. A belső városrészek túlszűfoltóságát csak a lakáshelyzet enyhülése után kívánják megszüntetni. Bizonyos korszerűsítési munkák azonban addig is folynak.

Leningrádban az az elv, hogy az 50%-ig elavult épületeket — amennyiben azok a városképet nem zavarják — helyreállítják. Az 50%-on túl előrege-



dett épületeket — mint amelyek már amortizáltak — le fogják bontani. A helyreállítást gyakran megelőzi a korszerűsítés, közművesítés; pl. sok helyen vezették be egészen öreg házakba is a távfűtést. (Meg kell jegyezni, hogy az új tömbök mind távfűtéssel épülnek. A jelenlegi ötéves terv során egész Leningrád fűtését gázüzemű távfűtésre alakítják át. A gázt Szaratovból Moszkvában keresztül vezetik ide.)

Itt kell megemlíteni, hogy Moszkva és Leningrád fejlődése között lényeges különbség van. Míg ui. Leningrád tervszerűen telepített, fiatal város, addig Moszkváról ugyanez korántsem mondható. Míg tehát Leningrádban lényegében a város fejlesztése az elv, addig Moszkvában a város gyökeres átépítése, rekonstrukciója.

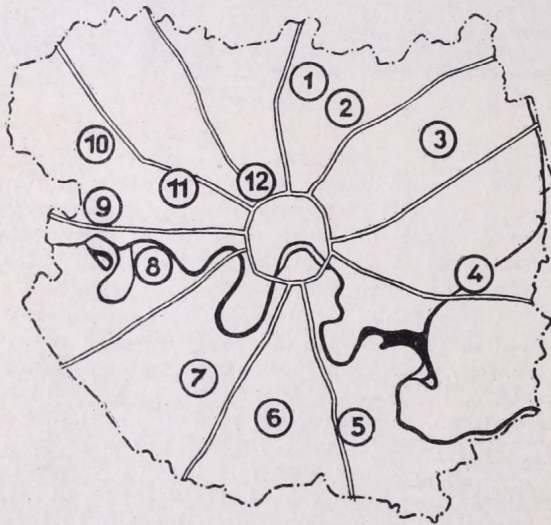
A tervszerű átépítés különböző periódusai legjobban Moszkvában figyelhetők meg:

1. A város szerkezetének lényegbeli megtartása mellett annak fejlesztése: főútvonalak kiszélesítése, illetve áttörése jelentős bontások árán.

2. Új, nagy lakónegyedek építése szűz területeken, és ezáltal a belső laksűrűség csökkentése.

3. Az elavult beépítésű külső és belső lakóterületek átépítése, szanálása.

Meg kell jegyezni, hogy a lakosság, illetve laksűrűség csökkentésének még egy módját tervezik: az ún. szatellit vagy bolygóvárosokat, melyek egyben a nagyvárosok egészségtelen felduzzadásának megakadályozására is alkalmasak.



Moszkva főbb építkezései a most folyó ötéves tervben.

1. Jaroslavszojke sossze	385 000 m <sup>2</sup> lakófelület
2. Bogorodszkoje	430 000 „ „
3. Izmajlovo	620 000 „ „
4. Teksztilcsiki	595 000 „ „
5. Volhonka	400 000 „ „
6. Cserjomuski	720 000 „ „
7. Dél-nyugati városrész	1 860 000 „ „
8. Fili-Mazilovo	618 000 „ „
9. Horosevo	400 000 „ „
10. Leningradszojke sossze	560 000 „ „
11. Peszsanaja	108 000 „ „
12. Marina rocsca	160 000 „ „

Részben a nagyvárosok környékén már meglévő és gyakorlatilag bolygóvárosként funkcionáló településeket fejlesztik tervszerűen tovább, részben új bolygóvárosokat is terveznek. Egyelőre csak előtervek készültek ilyen városokra Moszkvában, Leningrádban és Kijevben. Leningrádban 1960-ig felépítenek egy 35 000 lakosú szatellit-várost. Egyébként a szatellitok felépítését csak a következő ötéves tervre irányozták elő.

Ezeket a bolygóvárosokat általában 60—80 ezer lakosra méretezik további fejlesztési lehetőséggel.

Legcélrűbbnek tartják e városokban a 4 szintes (4 és 3 szekciós) és kisebb mennyiségben az 1 és 2 szintes épületek alkalmazását.

Igyekeznek kevés fajta típusépületet alkalmazni, a kulturális és üzleti hálózatot külön épületekben elhelyezni, ezzel is biztosítva a beépítés változatosságát. Az egyik tervben pl. egy-egy lakóépület lakófelülete 1440 m<sup>2</sup>, ami 9 m<sup>2</sup>/főt számítva 160 lakost jelent. Egy-egy tömb 700—1000 lakos, azaz tömbönként 110—200 óvodás, iskoláskorú gyerekek. Egy lakótömbcsoport (körzet) kb. 5000 lakos. Egy lakónegyed 15—20 ezer lakos.

A bolygóvárosokat részben »alvó« városokként kívánják használni, részben ellátják megfelelő helyi iparral, és a nagyvárosok iparának egy részét ide kívánják áttelepíteni. Ezek az első szatellitvárosok egyelőre kísérleti jellegűek.

Eddig az volt a gyakorlat, hogy olyan lakásokat építettek, melyek átmenetileg — a nagy lakáshiány idejére — társbérletként is használhatók. A 10—12 éves program a »minden családnak külön lakást« jelszavával indult. Ezért 1955-ben tervpályázatot írtak ki az új lakástípus kialakítására.

A pályázat nagyblokkos, illetve nagypaneles szerkezetet írt elő.

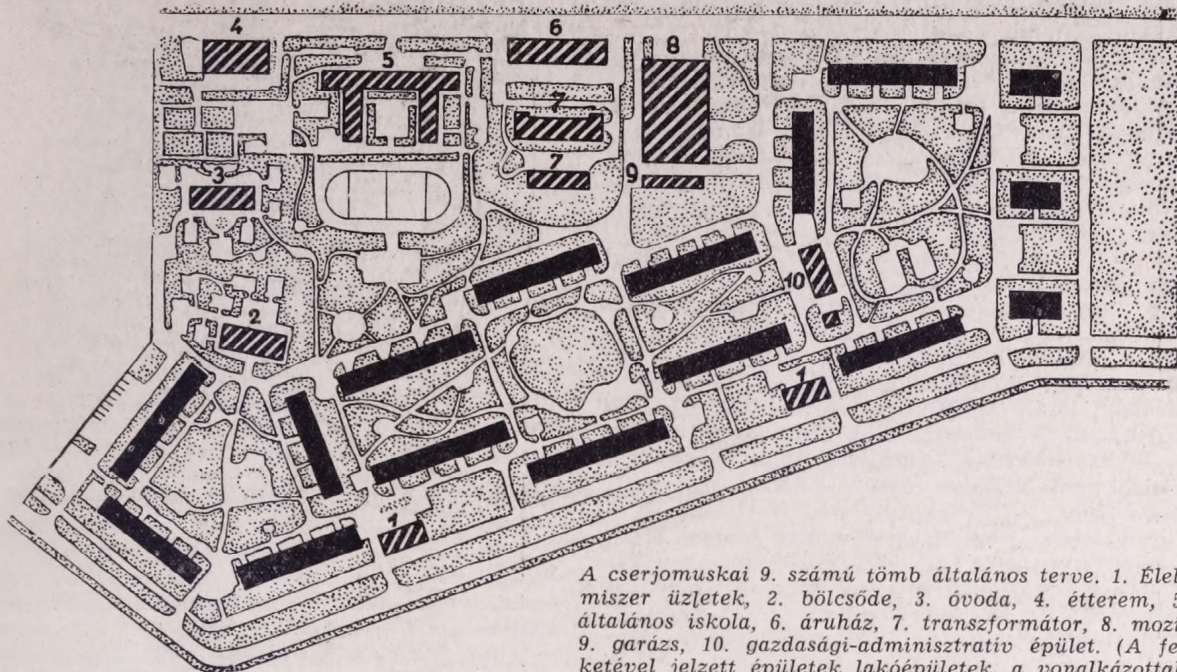
A jelenlegi építkezések már túlnyomórészt a pályázat eredményeinek felhasználásával folynak. A belmagasság és a kiszolgáló terület csökkentése, a fokozott előregyártás stb. folytán az új típusú lakás 1 m<sup>2</sup> lakófelülete 10—11 %-kal, egy lakás 30—40 %-kal olcsóbb a réginél. Így azonos beruházzal a lakók nagyobb lakófelületet és kényelmesebb lakásokat kapnak.\*

Eddig csak többszobás lakásokat építettek, most 70 %-ban 1 és 2 szobás lakásokat irányoztak elő. A 3, 4, 5 szintes házakban épülő 1, 2, 3 és 4 szobás lakások lakófelületét 18, 27, 36, illetve 45 m<sup>2</sup>-ben minimálták. A konyha min. mérete 4,5 m<sup>2</sup> (beépített berendezés). 1 m<sup>2</sup> lakófelület költségelőirányzata 1000 rubel és egy lakásé átlag 28 000 rubel. A költségek csökkentését főleg a kiszolgáló és lakóterület, valamint a térfogat csökkentésével és fokozott előregyártással kívánják elérni.

A lakástermelés nagyipari fokozására tervszerű előkészületeket tesznek. Már felépült, illetve a közeljövőben felépül 600 vasbetonelem-gyár, köztük több olyan, mely évi 120 000 m<sup>3</sup> vasbeton elemet

\* A 2,7 m belmagasságra való áttérés csak Moszkvában 150 millió R megtakarítást jelent évente. A Moszprojejt számításai szerint egy nyolcemeletes épületnél a 2,7 m-re való áttérés csaknem egy új emelet téglamennyiségének a megtakarítását jelenti, ami csak 1958-ban 100 000 m<sup>2</sup>-rel több lakófelületet eredményez.





A cserjomuskai 9. számú tömb általános terve. 1. Élelmiszer üzletek, 2. bölcsőde, 3. óvoda, 4. étterem, 5. általános iskola, 6. áruház, 7. transzformátor, 8. mozi, 9. garázs, 10. gazdasági-adminisztratív épület. (A feketével jelzett épületek lakóépületek, a vonalkázottak középületek.)

készít. Ily módon pl. Moszkvában a lakástermelést a következőképpen irányozták elő a hatodik ötéves tervben:

1956	1,4 millió m <sup>2</sup> lakófelület
1957	1,8 millió m <sup>2</sup> lakófelület
1958	2,3 millió m <sup>2</sup> lakófelület
1959	2,7 millió m <sup>2</sup> lakófelület
1960	3,0 millió m <sup>2</sup> lakófelület

Összesen:

11,2 millió m<sup>2</sup> kb 400 000 lakás

Hogy az előregyártó iparban ne okozzanak zökkenőket, egyelőre megtartják a típusszerkezetek jelenleg használatos méreteit, és azokat csak a következő ötéves tervben kívánják változtatni. Viszont már most is igyekeznek a típusok számát minél kevesebbre csökkenteni.

Az új, nagy építkezések Moszkvában is, Leningrádban is már korábban megkezdett lakónegyedekben folynak, ezért bizonyos fokig kénytelenek alkalmazkodni a már megkezdett városszerkezeti rendszerhez. Amennyire lehetséges, átdolgozzák a korábbi terveket. Kis tömböket összevonnak, átalakítják a beépítést, összevonják az oktatási és sportterületeket stb. Ez történik pl. a moszkvai délnyugati városrészben és a leningrádi Moszkovszkij prospekt körül épülő tömbökben.

A délnyugati városrész a legnagyobb jelenleg folyó moszkvai építkezés, területe kb. 30 km<sup>2</sup>. 1952-ben kezdték építeni és 1961-re fejezik be (összesen 2 millió m<sup>2</sup> lakófelület, 250 000 lakos), 1957-ig 800 000 m<sup>2</sup> lakófelület épült fel. Ez évben készül el a metróvonal meghosszabbítása, mely összeköti az új városrész domináns épületét, az új egyetemet a városközponttal. Az egész városrész

beépítése nagyon levegős, az utcák 50—100 m szélesek, az összterület 50 %-a közös zöldterület, a tömbök zöldterületével együtt kb. 50 m<sup>2</sup>/fő. A tömbök beépítettsége 18—20 %.

A lakótömbök belső udvarai a lakosság életében fontos szerepet játszanak. Nagy hidegben is az óvodások kint játszanak a hóban, a nagyobb gyerekek korecsolyáznak, jégkorongoznak (külön elkerített jégpályán). Az épületbejáratok többnyire az udvar felől nyertek elhelyezést, ami szintén jelentősen megnöveli a tömb belső gyalogos forgalmát.

A legújabb elvek és módszerek a moszkvai Cserjomuski nevű városrész kísérleti lakótelepén kerülnek alkalmazásra, mely a délnyugati városrész mellett helyezkedik el.

A kísérleti lakótömb fő célja az építési költségek csökkentésének és a minőségemelés lehetőségeinek kutatása. A terveket több tervezőiroda és az Építészeti Akadémia bevonásával készítették.

A tömb nagysága 11,85 ha. Két részből áll, lakó- és közintézményterületből. A közintézményterület 5 ha. Itt nyert elhelyezést az iskola (880 tanulóra), gyermeklétesítmények, üzletek, étterem, mozi, valamint ún. gazdasági és adminisztratív tömb (benne gyűlésterem, közös foglalkozásra alkalmas szobák, könyvtár, házi mosoda, javítóműhelyek stb.). A lakóépületek által elfoglalt 7 ha nagyságú területen 13 épület 4 szintes, 3 épület 8 szintes. A lakótömbben kb. 1000 lakás van átlag 27 m<sup>2</sup> lakófelülettel. A lakások 50 %-a kétszobás (kb. 27 m<sup>2</sup>), a többi egyszobás (18 m<sup>2</sup>) és háromszobás (36 m<sup>2</sup>). A tömb épületeinek gazdasági mutató-

számai igen kedvezőek:  $K_p = \frac{\text{lakó}}{\text{hasznos}} = 0,68 - 0,73$  (réginél 0,59—0,61). 1 m<sup>2</sup> lakófelületre jutó



épületkubatúra 6,15—5,35 m<sup>3</sup>, a régi típusnál 7,25—7,15 m<sup>3</sup>.

A használatból várják a választ olyan — a tervezés során felmerült — kérdésekre, mint pl. hol célszerű elhelyezni a konyhát, a lakás elején, a bejáratnál, vagy a mélységében; hol célszerű a garderobot elhelyezni, az előszobánál vagy a hálónál; helyes-e alkótot kiképezni a nappaliban vagy sem; az egyesített vagy szétválasztott vízesszelvények kedvezőbbek stb.

A helyiségek belmagassága 2,70 m. A falburkolat csempe, illetve tapéta, a padlóburkolat metlachi lap illetve parketta. A konyhák (4,3—6 m<sup>2</sup>) beépített berendezéssel kerülnek átadásra (hideg-meleleg mosogató, asztal, szekrény, gáz-, illetve villanytűzhely). Minden lakásba bevezették a rádiót, telefont, televíziót. Minden lakáshoz tartozik 2—3 m<sup>2</sup> beépített (esetleg járható) szekrény és balkon.

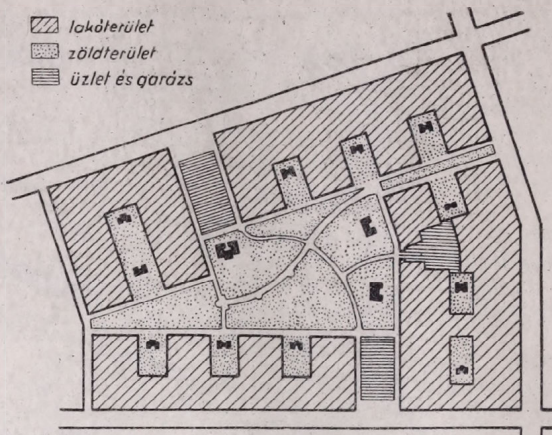
A tömbben új bútorüzlet nyílik, ahol a kis alapterületű lakások részére korszerű bútorokat árusítanak.

A lakóépületek 5 belső udvart zárnak közre, melyekben sport- és játszótérek, pihenőhelyek vannak. Két-két háznak van egy kis »gazdasági udvara«. A gyesítést különleges fűvel végezték, mely lehetővé teszi a fűvön való járást, játékot stb.

Az összes épületkubatúra kb. 30%-a közintézmény. A személygépkocsikat részben a gazdasági udvarok körül elhelyezett magángarázsokban, részben 400 férőhelyes központi garázsokban helyezik el. 40 lakosra számítanak egy kocsi.

A szovjet városépítők eddig fő figyelmüket a főútvonalak, terek, kialakítására fordították, és viszonylag elhanyagolták a tömbbelsőket. A lakóutcákkal gyakran túl kis tömbökre (3—4—5 ha) darabolták a körzeteket, melyekben az óvodák, bölcsődék elhelyezése után nem maradt elegendő jól használható zöldterület. Fokozzák a nehézséget az újabb jelentkező igények: külön épületekben elhelyezett üzletek és gazdasági létesítmények (mosoda, távfűtés stb.), valamint a gyors ütemben növekvő garázsigény. Ezért utóbbi időben nagyobb tömbök, illetve »tömbcsoportok« (20—30—40 ha) létesítésére törekednek. A régi terveket is átdolgozzák (pl. Leningrád: Moszkovszkij proszpekt), és a kis tömböket egyesítik. Az ily módon nyert nagy tömbökben külön lakó- és közterületet létesítenek. Utóbbin helyezik el az oktatási intézményeket, a kiszolgáló gazdasági létesítményeket, valamint a közös zöldterületet, ahol elhelyezhetők a zajos sportpályák, játszótérek. Ilyen módon biztosítható a lakóparkok csöndes, pihenő jellege.

Az egyik moszkvai tervezőirodában (SzAKB) olyan (magas) beépítéssel próbálkoznak, melynél a körzetet nem szabdalják tömbökre. Helyenként zsákutcák nyúlnak be a garázsok megközelítésére (itt már 20 lakosra számítanak egy kocsi), különben a körzeten belül csak gyalogutak vannak, melyek szükség esetén (pl. költözködés, tüzeset stb.) kocsik által igénybevehetőek, egyébként a jármű-



Példa nagy »tömbcsoportra« (60 ha). Az iskolák óvodák, bölcsődék zöldterülete a közös zöldterülettel együtt egységes rendszert alkot.

forgalom elől le vannak zárva. Ily módon sok utca megtakarítható, növelhető a zöldterület, kedvezőbb belső kiképzés érhető el.

Általános elv a mai szovjet gyakorlatban, hogy a közintézményeket igyekeznek külön épületekben elhelyezni. A lakóépületekben kizárólag lakásokat létesítenek. Ezt az egymást zavaró funkciókon kívül indokolják a tipizálás követelményei is.

Ugyanakkor kísérletet tesznek olyan típus szerkezetek, méretek kidolgozására, melyek lakóépületeknél és középületeknél egyaránt használhatók. Az egyik tervezőirodában (SZAKB) pl. kidolgozták lakóház, iskola és 400 ágyas kórház közös szerkezetét.

Családi házak a nagyvárosok (Moszkva, Leningrád) területén nem épülnek, csupán az elővárosokban. Igen népszerűek azonban, és nagy hagyományra tekintenek vissza a városkörnyéki erdőkben épülő, 1—1,5 óra alatt megközelíthető »dácsák«, nyaralók, melyek nagy telepeket alkotnak, és melyek építése az utóbbi időkben különösen fellendült. Tekintettel a hosszú télre, ezek rendszerint téli-nyári használatra épülnek. Állami erőből is építenek ilyen dácsákat, melyeket azután a lakosságnak eladnak.

A Szovjetunió építésze jelenleg bizonyos átmeneti időszakban van. Az építészetet és építőipart ért bírálat eredménye túlnyomórészt még csak a tervezőasztalokon látható, a gyakorlatban most kezd megmutatkozni, és az elkövetkező években fog kibontakozni. Azok az impozáns méretek és eredmények, melyek ezt az építészetet kezdettől fogva és egyre inkább jellemzik, az a szervezett tudományos tevékenység, mely ezt az építészetet kíséri, mindjobban magára irányítja a figyelmet. A Szovjetunióban folyó példátlan építőtevékenység kitérő iskola nemcsak a szovjet, de a magyar építészek számára is.



## A VÁROSÉPÍTÉSTAN GYAKORLATI OKTATÁSÁRÓL\*

A Városépítéstan oktatása az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemen már hét éve folyik jelenlegi formájában. Az építészmérnöki és a mérnöki kar összes tagozatán vannak városépítéstani előadások és többnyire gyakorlatok is. Míg az építészmérnöki karon az oktatás célja várostervezésre felkészült mérnökök nevelése, addig a mérnöki karon csupán arra szorítkozunk, hogy a mérnöki tudomány legkülönbözőbb területén dolgozókat a várossal és a faluval kapcsolatos komplex tervezési szemléletre neveljük. Az alábbiakban az építészmérnöki oktatással kapcsolatos gyakorlati tervezési munkát akarjuk bemutatni. Az elmúlt évek építészeti és városépítészeti irányzatai éreztették hatásukat ebben a munkában, de az oktató munka is jelentős mértékben befolyásolta az elmúlt évek városépítészeti tevékenységét. Hiszen a Városépítéstan lényegében teljesen új tudomány; az idősebb építész-generációnak nem volt lehetősége a mai ismereteinket felölelő elméleti anyag elsajátítására, emiatt inkább ösztönösen nyúlt — hol több, hol kevesebb sikerrel — a kérdésekhez.

Éppen ezért érdemes lett volna történeti fejlődésében felmutatni a városépítés gyakorlati oktatásának példáit. Ez azonban több helyet igényelne és erre itt nincs lehetőségünk, ezért csak a legutóbbi évek hallgatói terveiből ismertetünk néhányat — nem is mindig a legjobbakat, hanem inkább a jellegzeteseket —, és csak itt-ott utalunk egy-egy példával a régebben készült tervekre. Meg kell még említeni, hogy e tervezési gyakorlatoknak bizonyos jelentősége volt tudományos munkáink készítése során. Számos elméleti munkánk készítése közben — legyen az városszerkezetre, lakóterületre vagy lakóegységre vonatkozó tanulmány — gyakran mint egy nagy laboratóriumban, a tervezési gyakorlatok során végezhattünk kísérleteket. Természetesen ezt a kísérleti munkánkat korlátok közé kellett szorítani, hogy pedagógiai céljaink elérését háttérbe ne szorítsák.

A gyakorlati munkának 4 jellegzetes típusa van:

1. Az elméleti oktatást kísérő gyakorlatok, amelyek egy tér, egy lakóterületi egység és egy

település (város, falu) terveinek elkészítését szolgálják az előbb említett sorrendben:

2. Házi gyakorlatok, amelyeknek célja bizonyos lehallgatott elméleti anyag átismérlése, összefoglalása.

3. Tervezés a városépítési szakot választó hallgatók részére. Többnyire konkrét területre vonatkozó, meghatározott tervezési feladat, összekapcsolva magasépítési előtervekkel. Ezek inkább tervjavaslatok formájában nyernek kidolgozást.) Az utóbbi időben ezt a módszert Budapesten a nagyobb foghíjkomplexumok beépítésének tervezésénél is alkalmaztuk.) Itt a tervező reális, többnyire szanalással, átépítéssel kapcsolatos feladatokkal áll szemben.

4. Diplomatervezés azok számára, akik városépítési feladatot választottak maguknak.

### Városépítéstörténeti tanulmány

*Készítik: a IV. éves építészmérnökhallgatók a 7. félévben házi feladatként*

A feladatok célja, hogy a várostörténeti előadássorozat befejezése után a hallgatók önálló gyűjtési munka segítségével könnyebben megértsék és tudatosan felhasználhassák az előadásban hallottakat. A feladatokat a tanszék által megadott témacsoportokból a hallgatók maguk választják meg.

Témacsoportok: Városépítéstörténeti korszakok összehasonlítása, térrendszerek fejlődése, városépítési elméletek kialakulása, illetve egyes elméletek részletesebb taglalása, egyes országok városépítési tevékenysége, egyes városok kialakulása stb.

### Városi tér forgalmi elrendezésének megoldása

*Készítik: a IV. éves építészmérnökhallgatók a 8. félévben mint első tervezési gyakorlatot*

A tanszék a kiadott feladati lapon feltünteteti a tér beépítési kontúrját, a csatlakozó utcák, utak fontosságát, a tömegközlekedési eszközök fajtáját (autóbusz, trolibusz, villamos stb.), a téren elhelyezett épületek rendeltetését és ennek megfelelően a parkoló kocsik számát. A hallgatók az adatok alapján az előadásban hallottak felhasználásával oldják meg a tér forgalmát, s ugyanakkor javaslatot tesznek a tér homlokzatainak jellegére, az alap-sík megoldására, valamint a tér egyéb elemeinek (lámpaoszlop, vezeték tartó oszlop, hirdető oszlopok,

\* A városépítési tanszéken készült hallgatói tervek-ből összeállította Mező Lajos. A bemutatott hallgatói terveket Perényi Imre tanszékvezető egyetemi tanár irányításával Kathy Imre, Laboda Zsigmond, Mező Lajos és Pongrácz Pál tanársegédek korrigálták.



elárúsító pavilonok stb.) és a tömegközlekedési eszközök megálló helyeinek elhelyezése. A feladatok elbírálásánál elsődleges szempont a forgalom helyes rendszerének kialakítása és a műszaki megoldás és kidolgozás szabatos volta.

### Lakóegység-tervezés

*Készítik: a IV. éves építészmérnökhallgatók a 8. félévben mint második tervezési gyakorlatot*

A tanszék által megadott helyszínrajzokon — úttengelyek által határolt területen — a környező beépítés jellegének (magas, alacsony vagy családi-házas) és egyéb adottságoknak (park, sportterület, folyó stb.) jelenlétével számolva oldják meg a hallgatók a feladatot. Egy feladaton belül általában természetesen csak egyféle beépítési jelleg alkalmazható. A feladat megoldása két ütemben történik. Először a lakóközvet területfelhasználási tervét kell 1:2000 léptékben elkészíteni, majd ennek alapján a lakóközvet egy meghatározott tömbjének 1:1000 léptékű beépítési tervét készítik el a hallgatók.

A beépítési terven szerepel a beépítés konfigurációja, úttestek, járdák, zöldsávok jelölése és a tömb belsejének parkosítása. Ehhez tartozik még két jellegzetes utcakép 1:500-as rajza, valamint az eltérő keresztmetszetű utcák 1:200-as méretezett vázlata.

E gyakorlattal kapcsolatban a laksűrűsége, a beépítettsége és egyéb jellemző adatokra gazdasági mutatószámokat kell kidolgozni. E számításoknál az előadásokban ismertetett normatívákat használják fel. A feladat elkészítésekor a legmesszebbmenőkig figyelembe kell venni lakó- és középületek tájolási követelményeit, a lakosság kényelmi szempontjait, valamint a kompozíciós elképzeléseket és a lakótömb belsejének kocsiforgalomtól mentes kialakítását.

### Település általános és részletes terve

*Készítik: az V. éves építészmérnökhallgatók a 9. félévben mint harmadik tervezési gyakorlatot*

Megadott program alapján, általában rétegvonalas helyszínrajzon, 5—8000 lakosszámú ipari jellegű vagy 2—3000 lakosszámú mezőgazdasági jellegű település általános és beépítési tervét kell elkészíteni, valamint a település központjának kialakítását kell megoldani.

Számítások alapján meg kell határozni a település helyszükségletét, ennek alapján kell megtervezni a területfelhasználást és a kompozíciót. Nagy mértékben figyelembe kell venni a terepadottságokat, falunál a telkek tájolását és azok lejtési viszonyait. A területfelhasználás megtervezésénél a legfontosabb a település szerkezetének kialakítása. Ezután kerülhet sor a település részletes rendezési tervének elkészítésére, beépítési javaslattal egybekötve. Meg kell tervezni a település szerkezetét, kompozícióját. Ennek során figyelemmel kell lenni a település megjelenésére a tájban, az iparterületekkel, illetve falunál a mezőgazdasági üzemi telephelyekkel való kapcsolatra. Fontos szempont a főtér, ill. a központ és középületek megjelenése a város belső képében, a zöldterületek rendszere és elosztása a városban, a magas beépítésű és családi házas területek kapcsolata, a lakóépületek helyes tájolása, a középületek

és köztérmentvények funkcionális és formai követelményeinek kielégítése.

A beépítési terv elkészültével a központ részletesebb megtervezésére kerül sor. Itt a középületek megjelenésére és funkcionálisan megfelelő kialakítására kell javaslatot, illetve tervet kidolgozni, és néhány utca homlokzatát, keresztmetszetét megtervezni.

A tervezés folyamán a tanszék általában csak a szerkezetre vonatkozóan ad megkötéseket, a beépítés formájára, az épületek kialakítására a legmesszebbmenőkig szabad kezet ad a hallgatók elképzeléseinek, természetesen a hazai adottságokon és városépítési törekvések lehetőségein belül.

### Tervezési gyakorlat

*Készítik: az V. éves építészmérnökhallgatók, akik a Városépítési Tanszéken kívánják évfolyamtervüket elkészíteni*

A gyakorlatban tervezési problémaként jelentkező, főleg Budapest területén levő témák kidolgozása a feladat tárgya. A tanszék általában megadja a programot, vagy csak a feladatot írja ki, és a hallgatók tervező intézetek segítségét igénybe véve, a programot önállóan készítik el. A tervezés folyamán a Budapest általános rendezési tervében szereplő kikötéseket, szabályokat és építési előírásokat meg kell tartani. A legmesszebbmenőkig érvényesíteni kell a kompozíciós és városképi szempontokat.

Az elkészült tervek igen sokszor eredményesen oldanak meg egyes problémákat és így az építési hatóság segítségére is lehetnek Budapest kiépítése folyamán.

### Diplomatervezés

A témák igen változatosak, de mindig a gyakorlatban felvetődő tervezési területekre szorítkoznak. Helyileg az ország bármelyik részén lehetnek.

A budapesti témák egyes tömbök megoldásától a szanáláson keresztül egész városrészek rendezési tervéig terjedhetnek. Vidéken általában városok központjaira vagy városok egyes részeinek részletes rendezési terveire vonatkozhatnak.

A megfelelő előtanulmány és vizsgálat után általában a területfelhasználási és kompozíciós terv készül el, majd a beépítési terv. Ennek egyes részletei az épületek vázlatlattervi megoldásáig bonthatók fel. Ez utóbbi tervfajta általában a feladat terjedelmétől függően kisebb vagy nagyobb. A diplomatervezésnél mindig erőteljesen figyelembe kell venni — főleg vidéki városok esetén — a település hagyományait, szerkezetét, alaprajzi rendszerét és az épületek formai megfogalmazásánál az eredeti település hangulatával való kapcsolatot.

A településekről adott esetekben történeti tanulmány készítése is megkívánható.

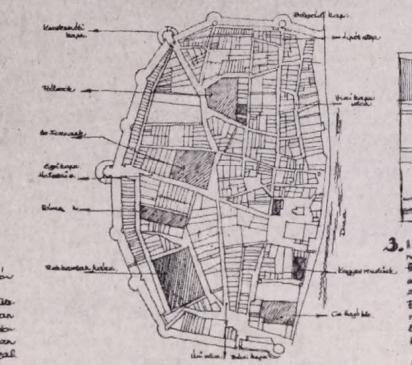
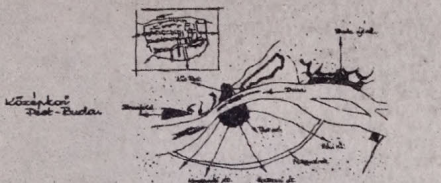
#### VÁROSEPÍTÉSTÖRTENETI TANULMÁNY.

Rácz József IV. évf. 1956/57.  
Tokaji Béla IV. évf. 1956/57.



# BUDAPESTI VÁROSDÉLÉSI JELEGGZETTSÉGI

1. Budapest kezdetei igen rések, az első város alapítását a Duna felől érkezők hozták létre, akik a Duna mentén telepedtek meg. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.



2. Budapest városának története a Duna mentén alakult, ahol a török uralom alatt a város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.



3. Budapest városának története a Duna mentén alakult, ahol a török uralom alatt a város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.



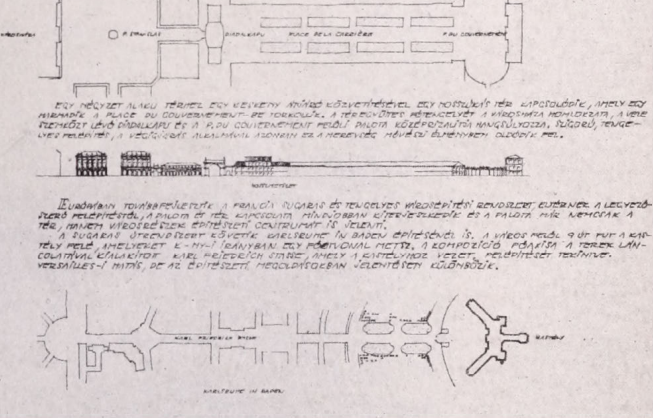
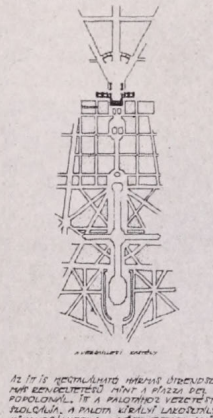
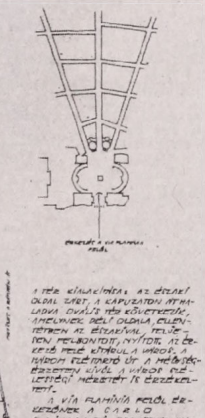
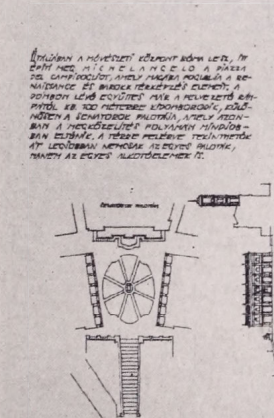
## TEPEK ÉS TÉRRENDSZEREK A XVII. ÉS XVIII. SZÁZADBAN

A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.

1. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.

2. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.

3. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.

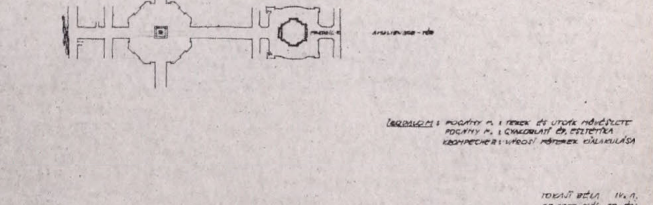
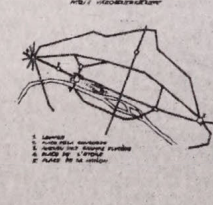
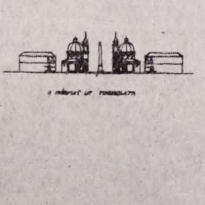
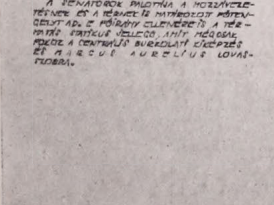


A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.

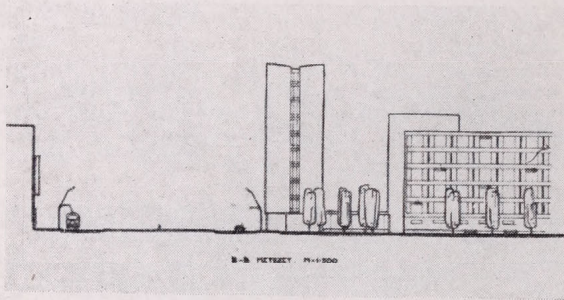
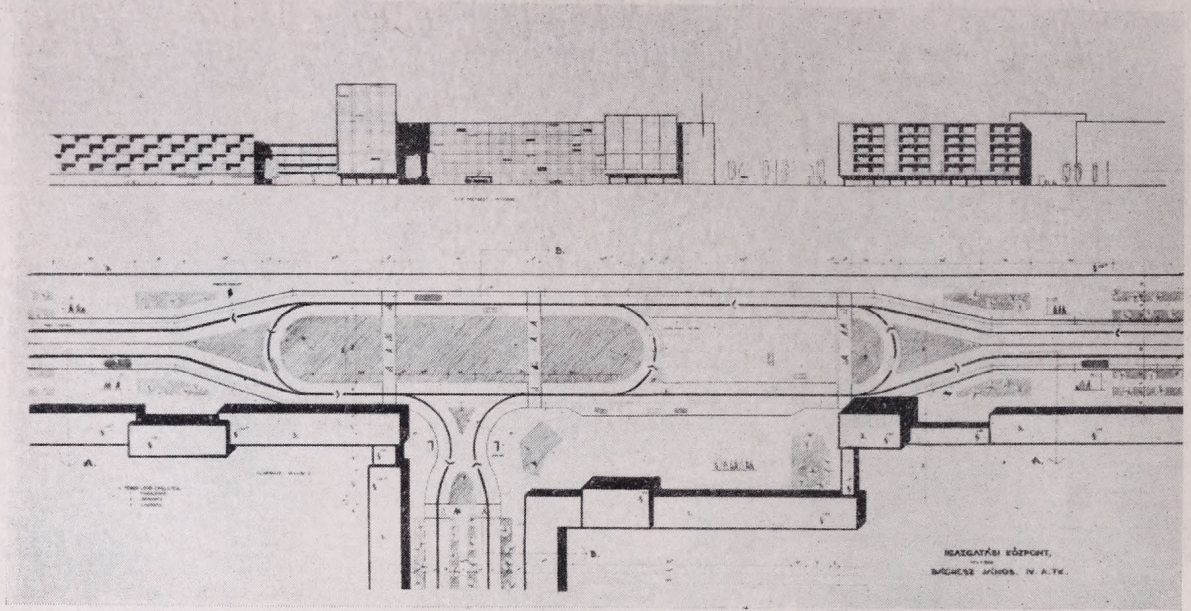
A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.

A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.

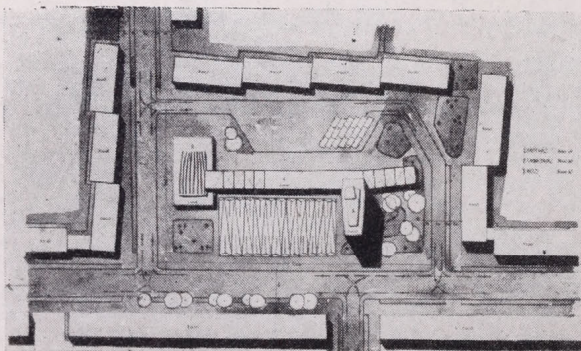
A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált. A város fejlődését a török uralom is befolyásolta, majd a 18. században a Habsburg Birodalom részévé vált.







Báchesz János IV. évf.  
1957/58.



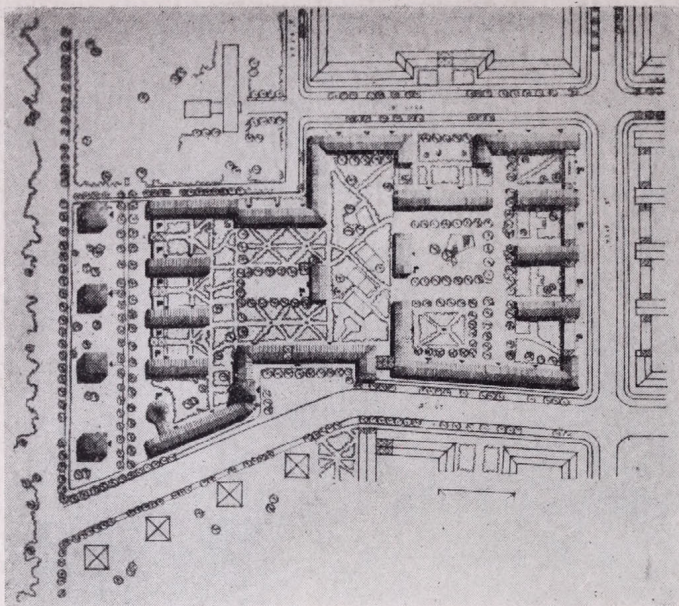
2. Balogh Imre IV. évf.  
1957/58.

VÁROSI TÉR FORGALMI ELRENDEZÉSENEK  
MEGOLDÁSA

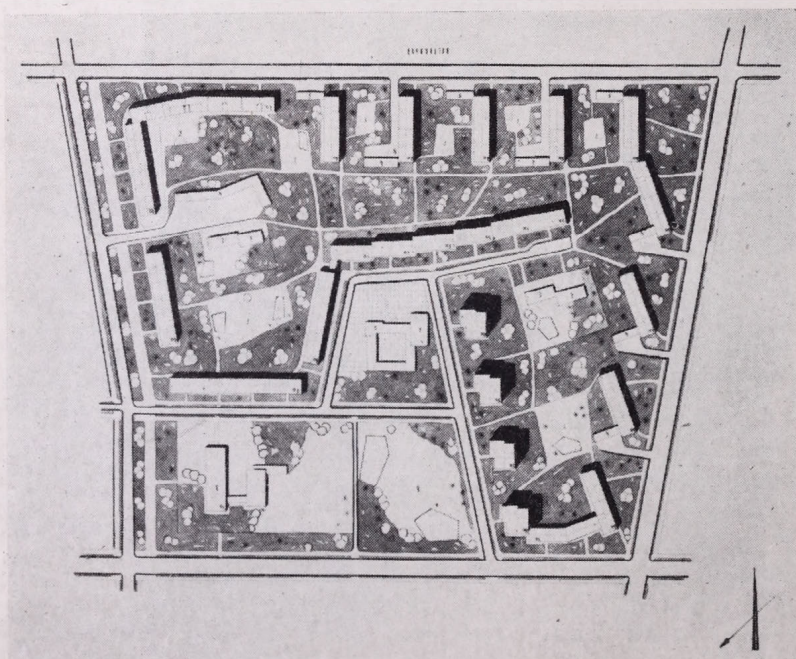








Fónyad Rózsa IV. évf. 1954/55.



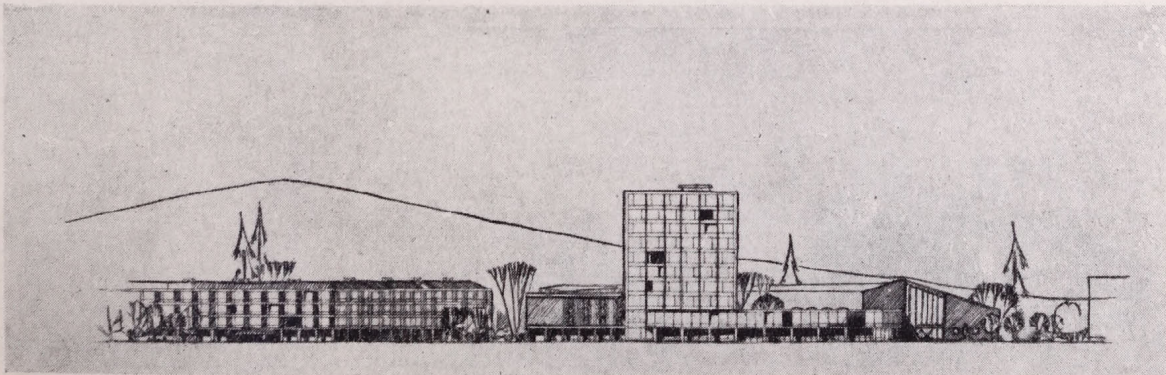
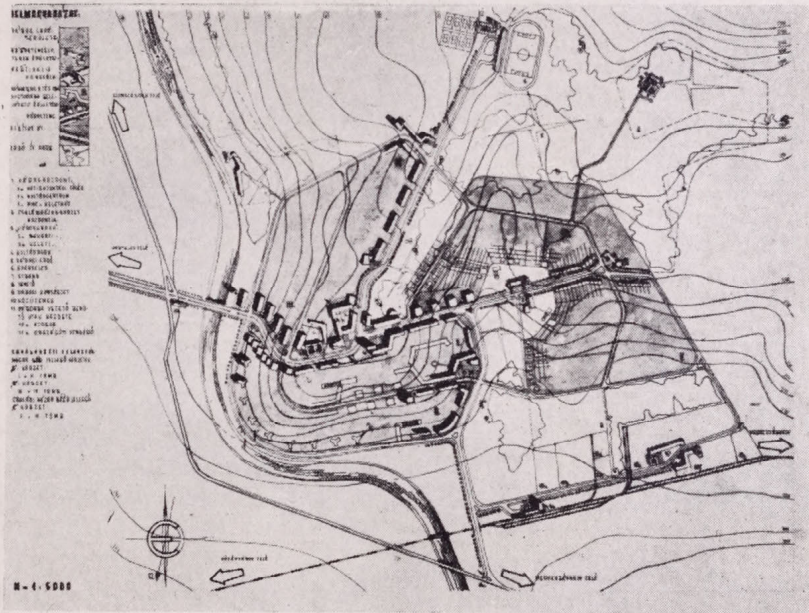
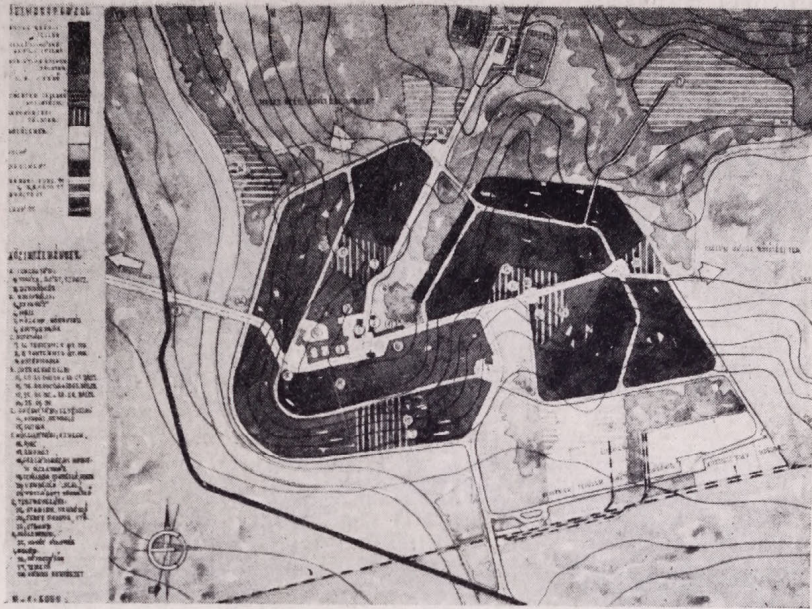
Pürner Éva V. évf.  
1957/58.

LAKÓEGYSÉG-TERVEZÉS



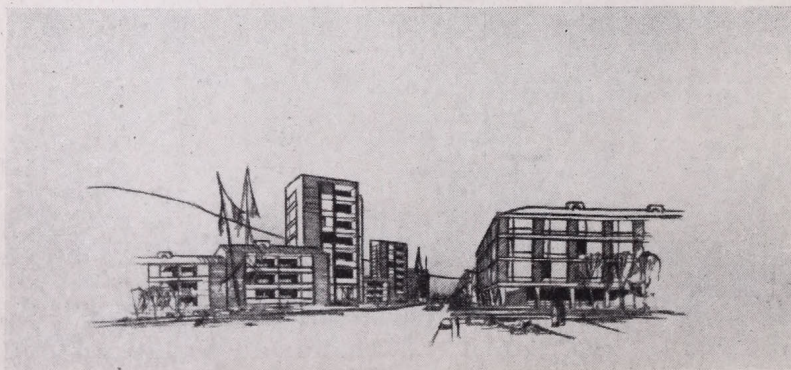
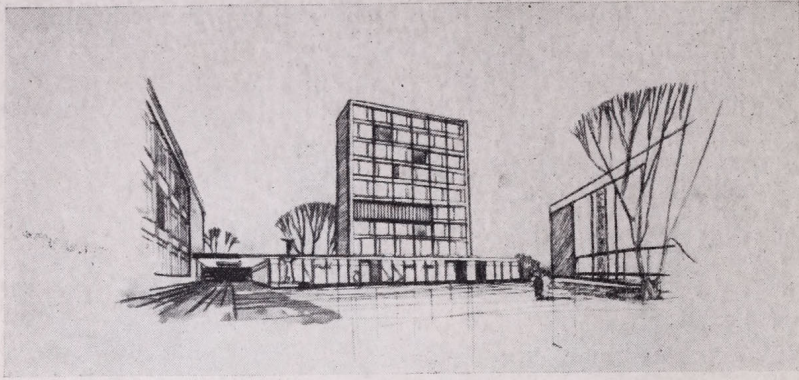
Virág Csaba V. évf.  
1955/56.

TELEPÜLÉS ÁLTALÁNOS  
ES RÉSZLETES TERVE





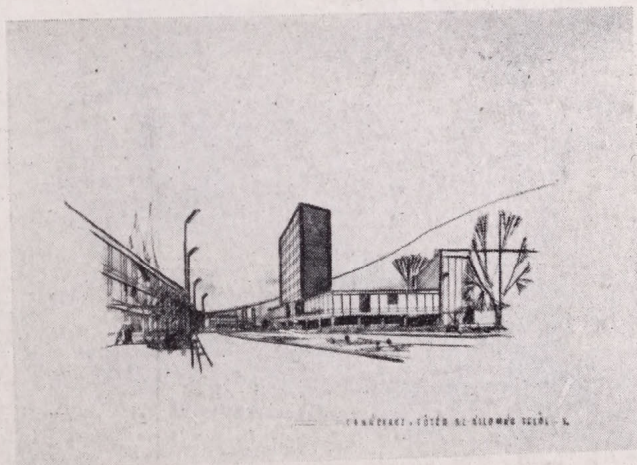
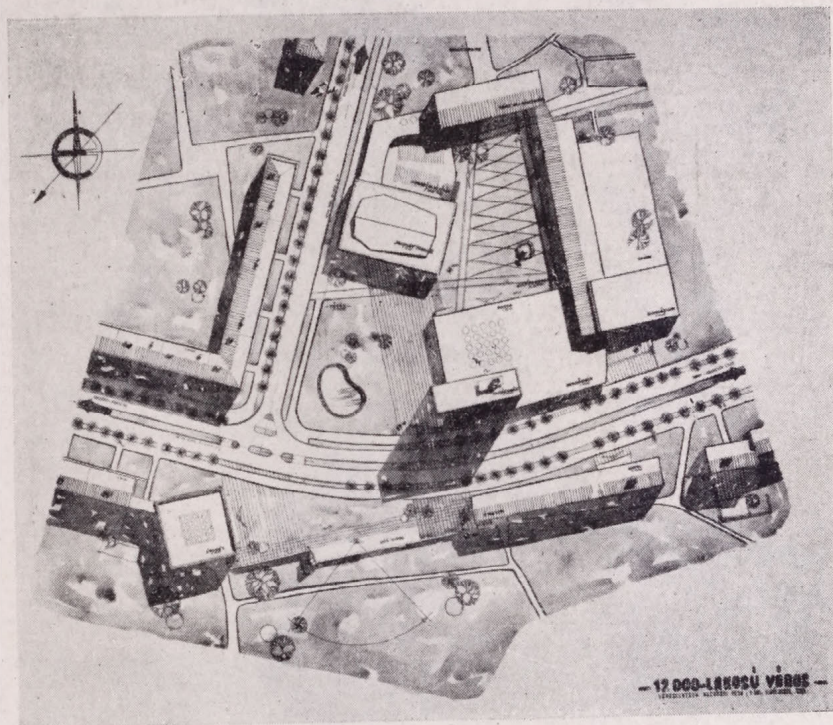
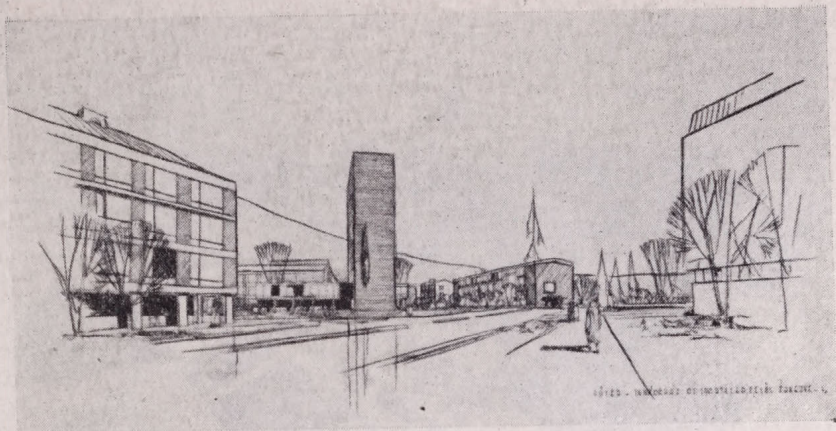
Virág Csaba V. évf.  
1955/56.



TELEPÜLÉS ÁLTALANOS  
ÉS RÉSZLETES TERVE



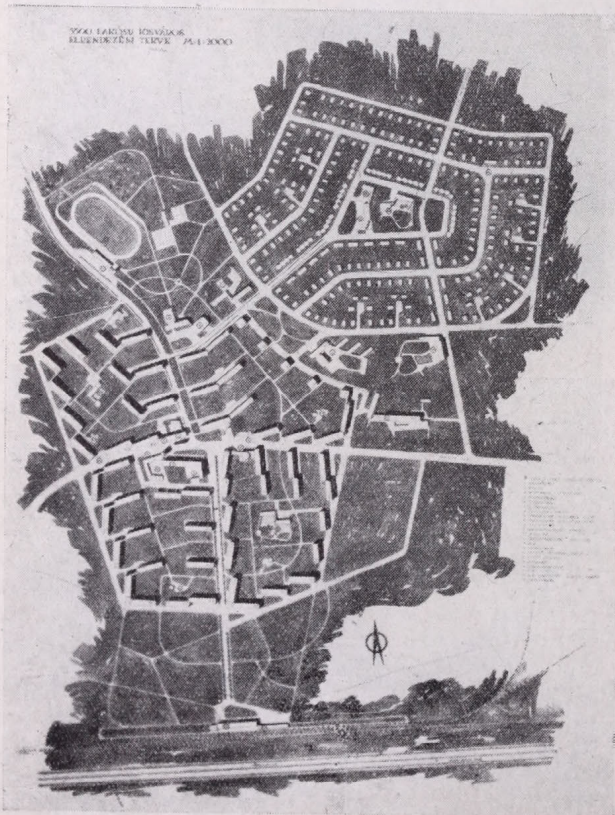
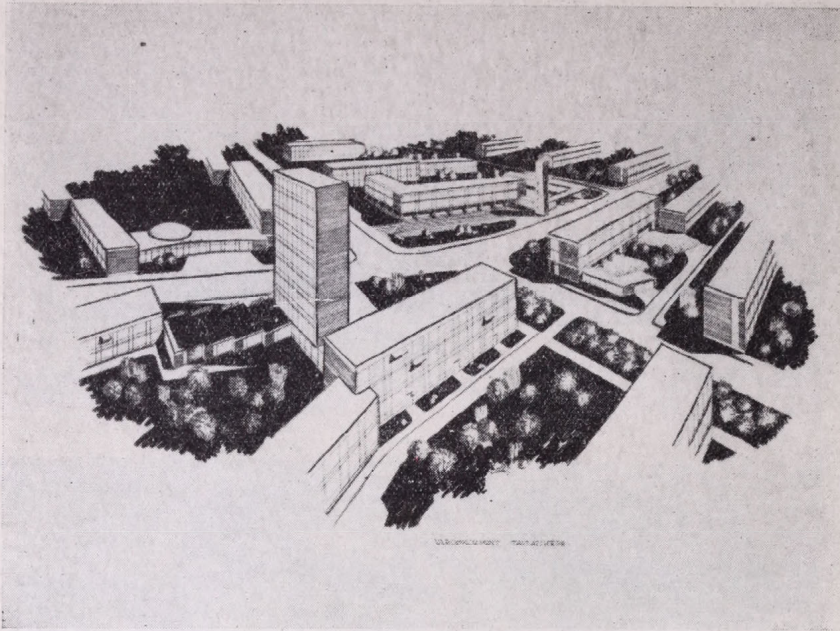
Virág Csaba V. évf.  
1955/56.



TELEPÜLÉS ÁLTALÁNOS  
ÉS RÉSZLETES TERVE



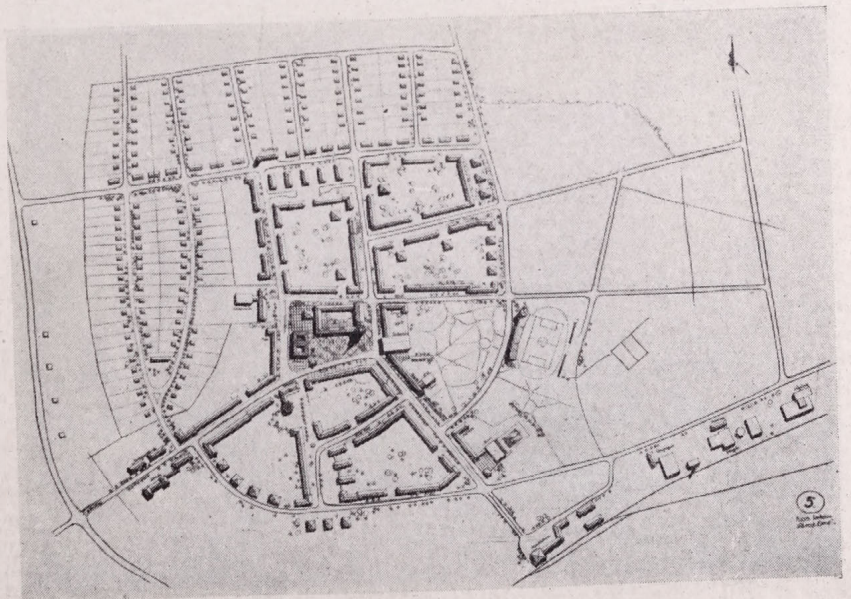
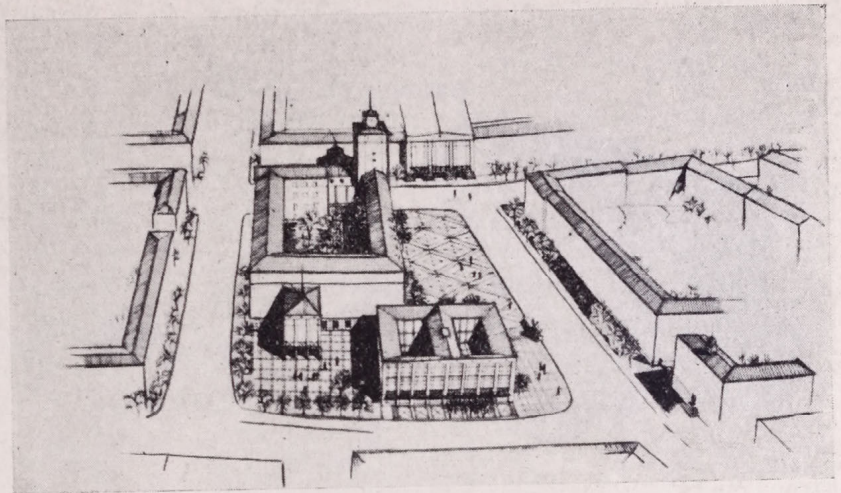
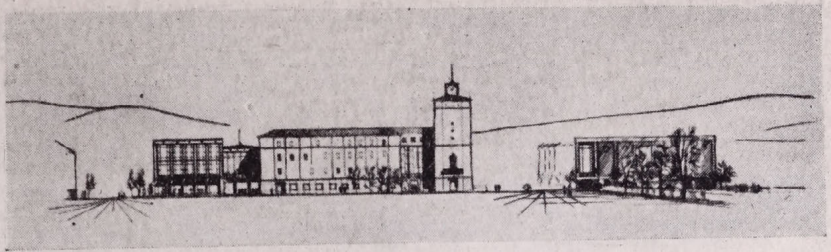
Breiter Artur V. évf.  
1956/57. (Részlet)



TELEPÜLÉS ALTALANOS  
ES RESZLETES TERVE

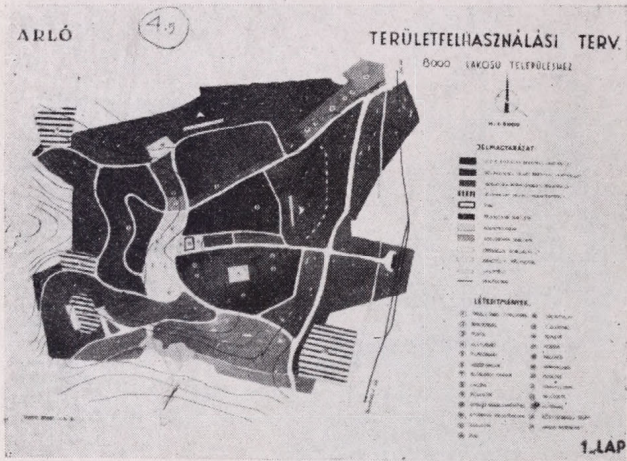
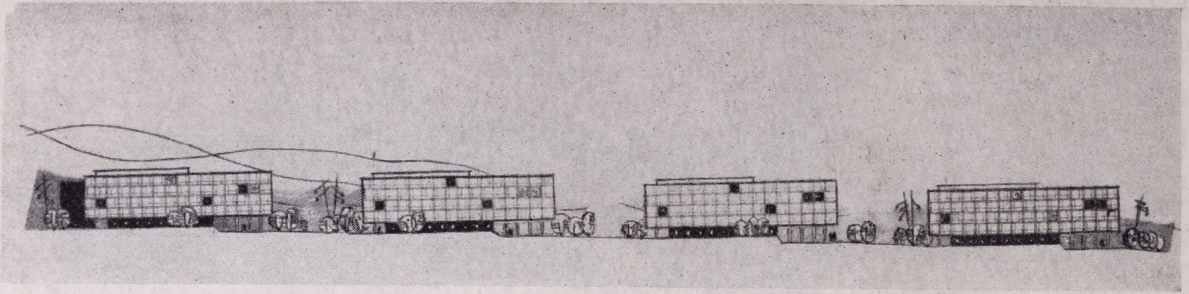


Ercsi Dezső V. évf.  
1954/55. (Részlet)

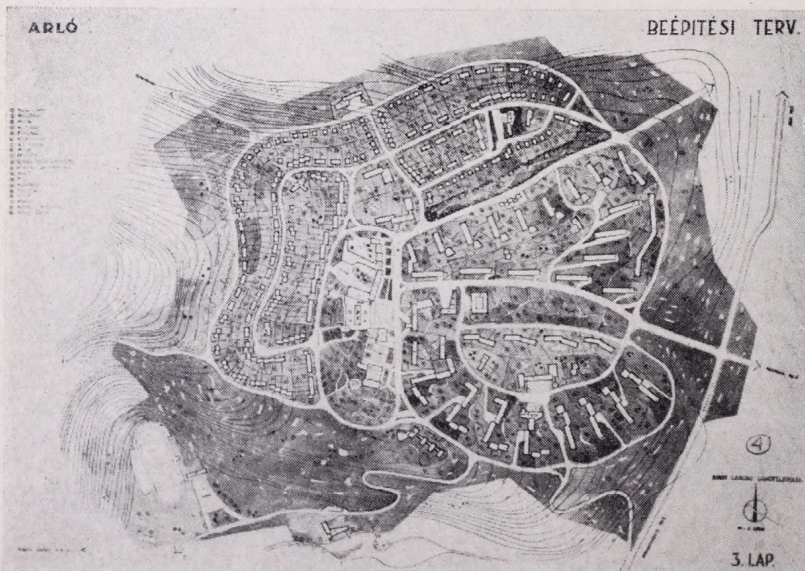


TELEPÜLES ÁLTALANOS  
ÉS RÉSZLETES TERVE



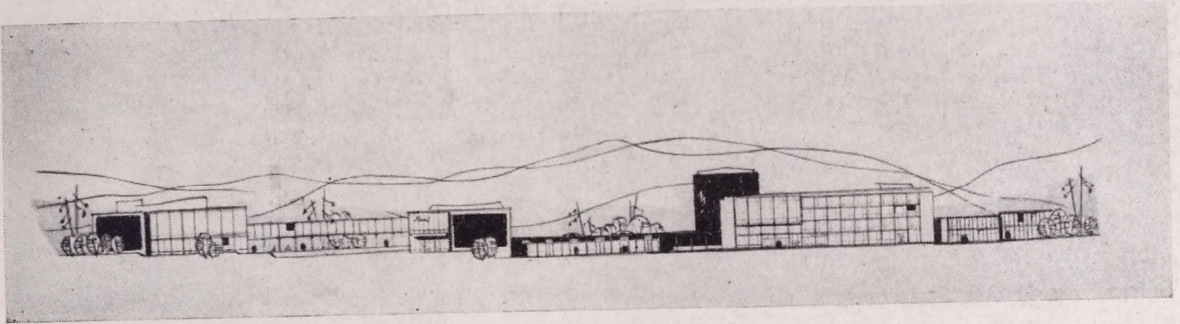
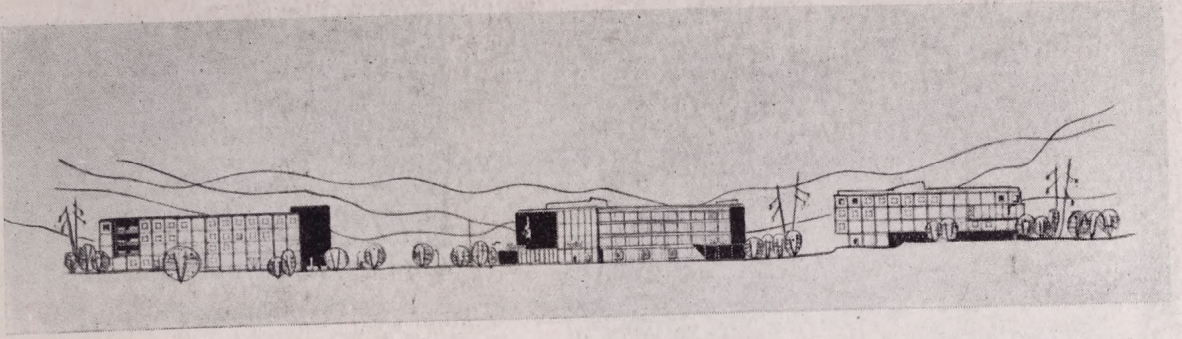


Szántó József V. évf.  
1956/57.

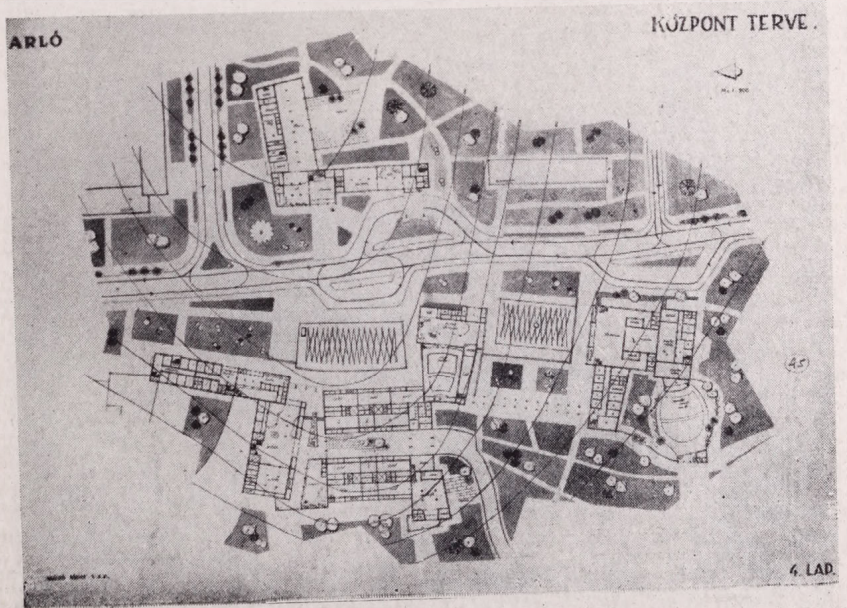


TELEPÜLÉS ÁLTALANOS  
ÉS RESZLETES TERVE



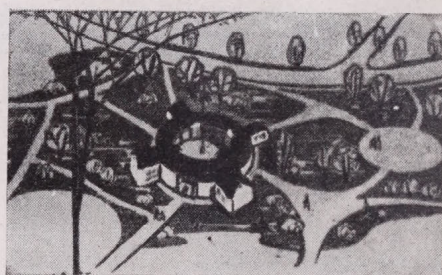
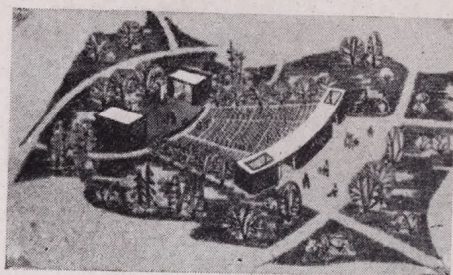
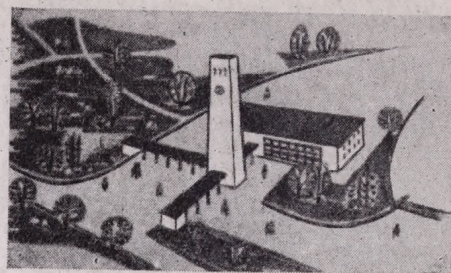
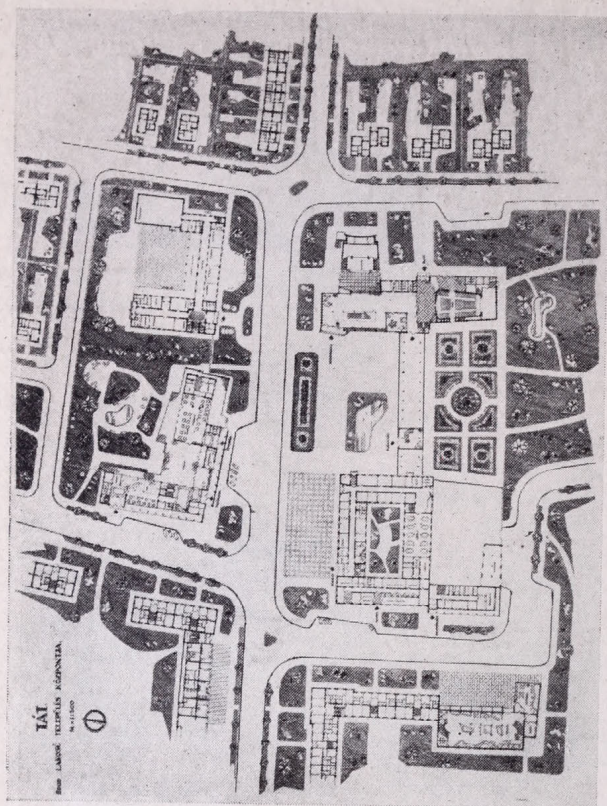


Szántó József V. évf.  
1956/57.

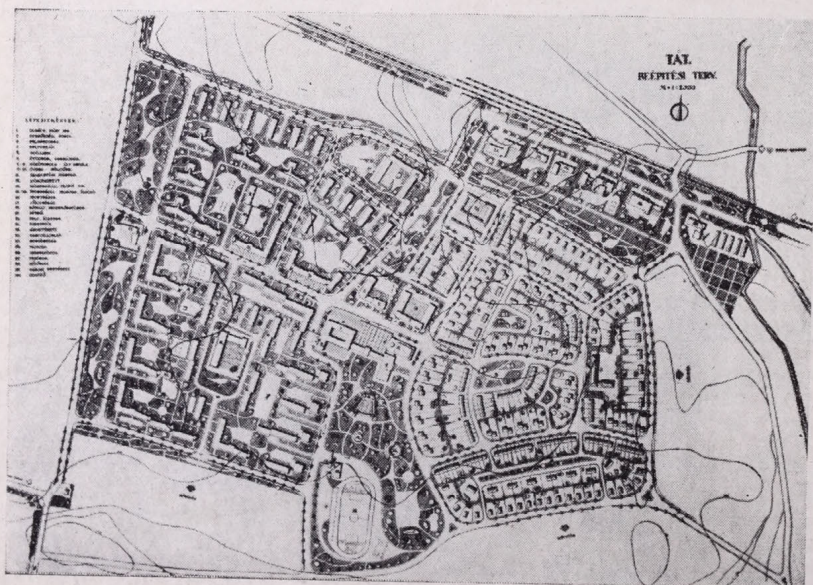


TELEPÜLES ÁLTALANOS  
ES RÉSZLETES TERVE



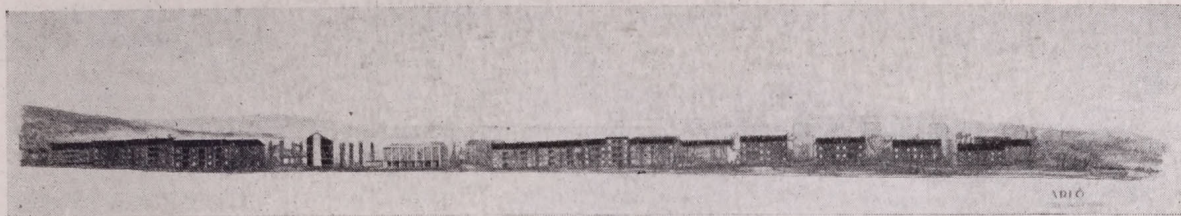


Koltai Erzsébet V. évf.  
1956/57. (Részlet)

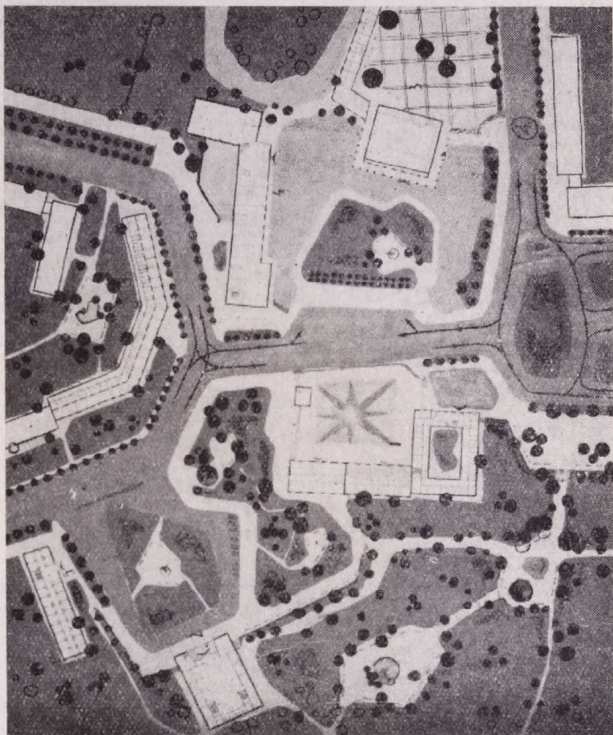


TELEPÜLÉS ÁLTALANOS  
ES RÉSZLETES TERVE





Szotyori-Nagy Mihály  
V. évf. 1956/57. (Részlet)

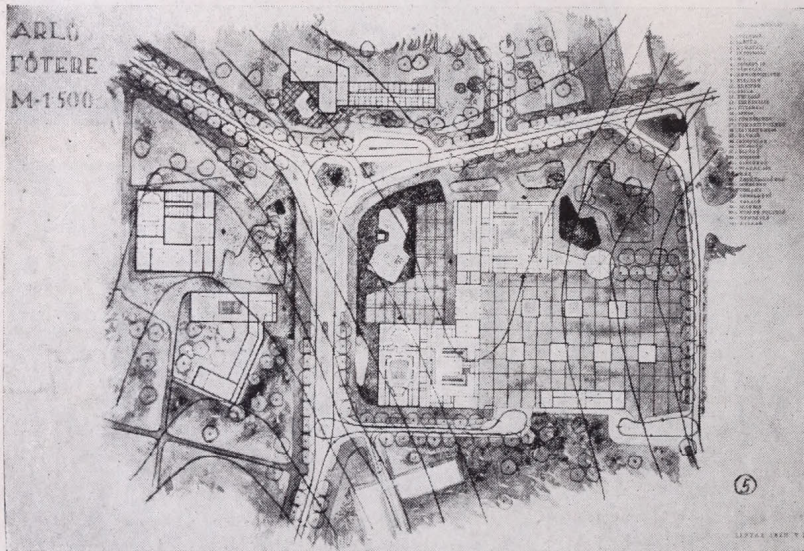


TELEPÜLÉS ÁLTALANOS  
ÉS RESZLETES TERVE





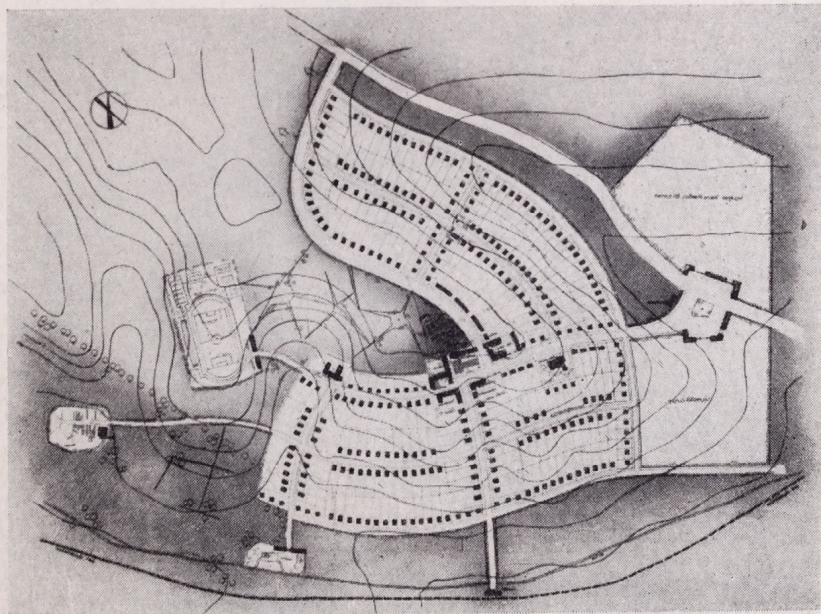
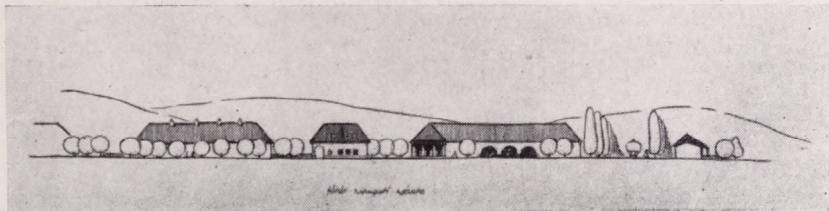
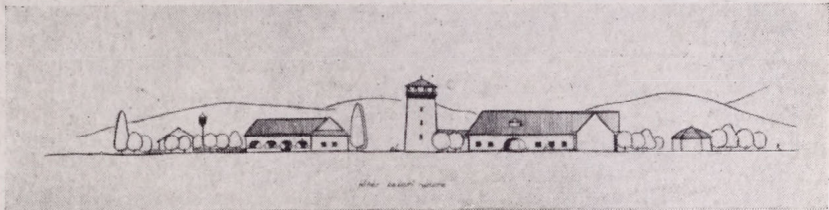
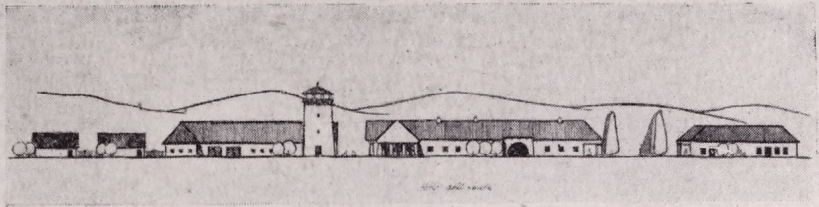
Lipták Irén V. évf.  
1956/57. (Részlet)



TELEPÜLÉS ÁLTALANOS ÉS RÉSZLETES TERVE

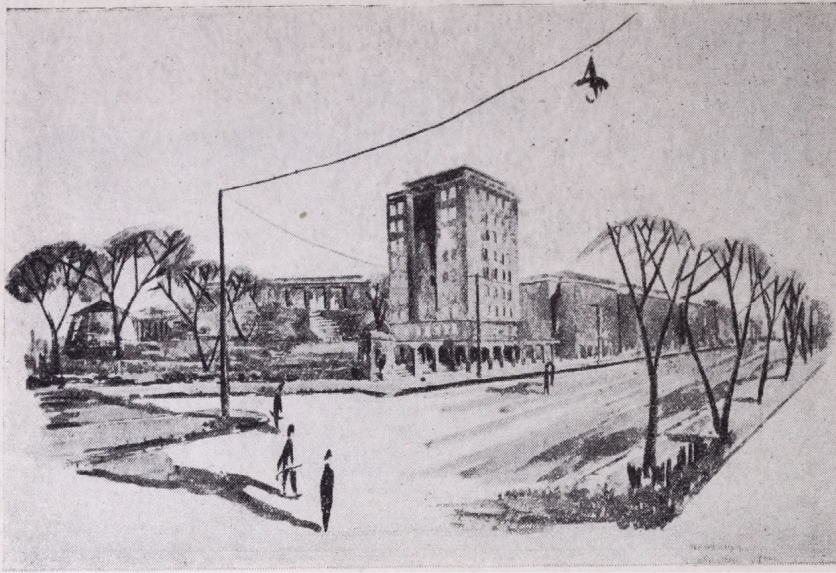


Beck Zsuzsa V. évf.  
1954/55. (Részlet)



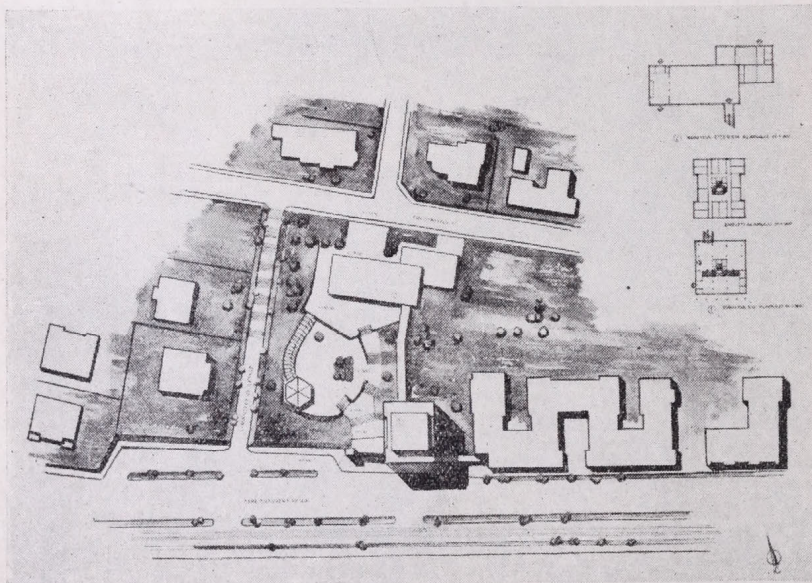
TELEPÜLÉS ÁLTALANOS  
ÉS RÉSZLETES TERVE





Budapest, Malinovszkij  
fasori foghij beépítése.

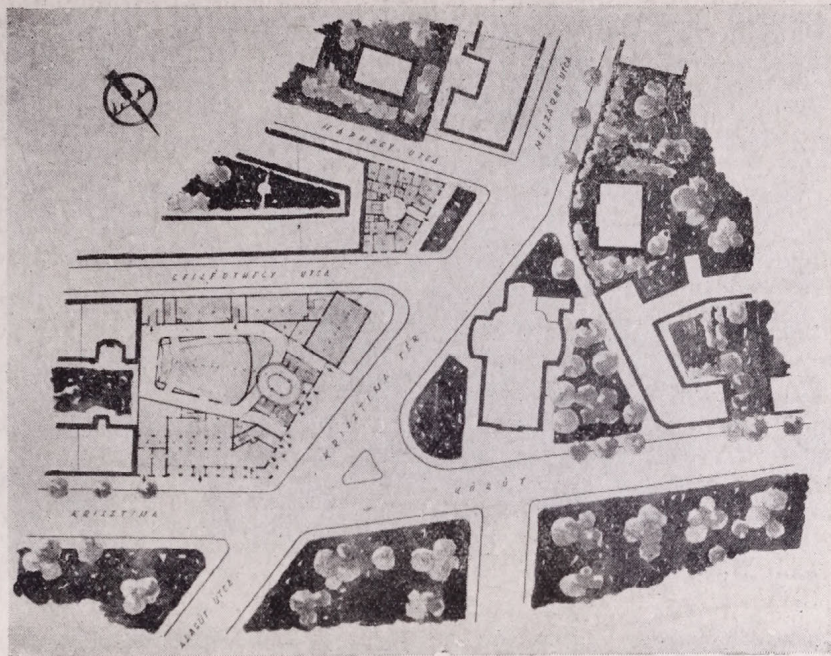
Pomsár János V. évf.  
1954/55.





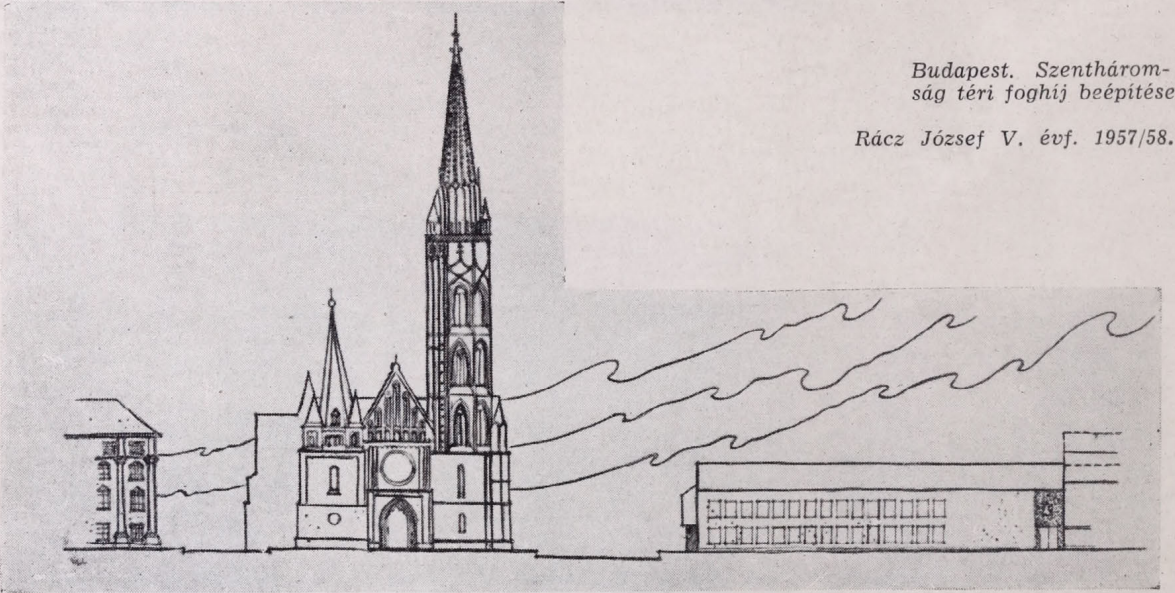
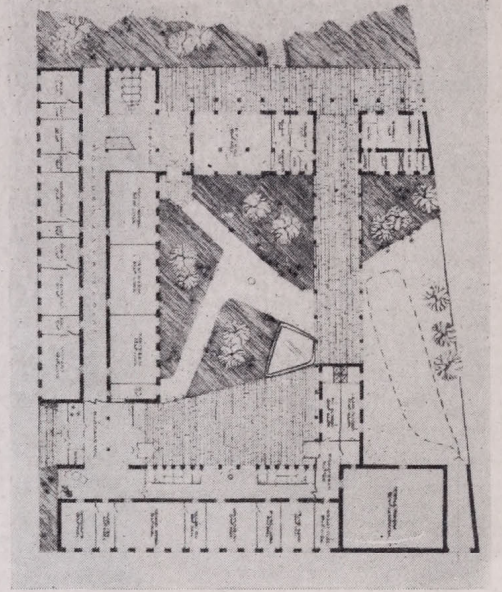
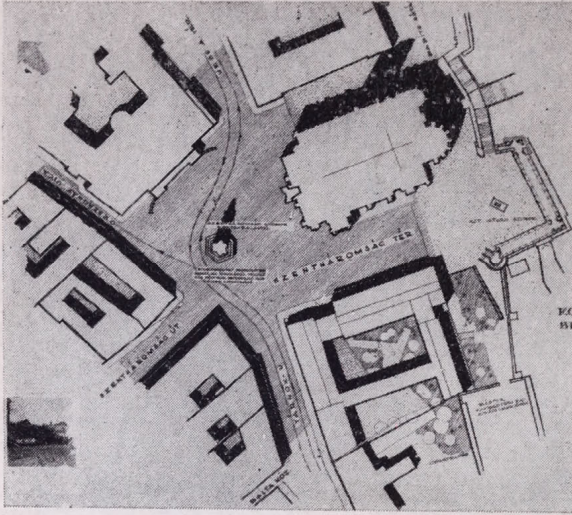
Budapest. Krisztina tér  
rendezése.

Mező Lajos V. évf.  
1954/55.

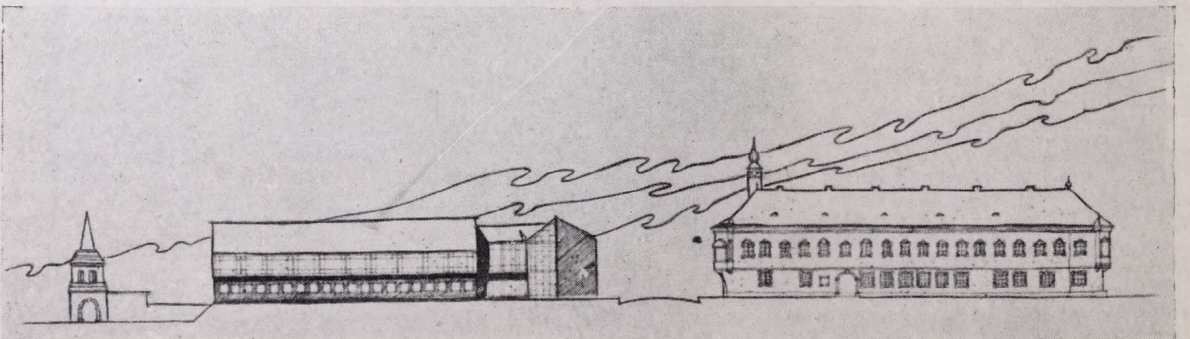


TERVEZESI GYAKORLAT





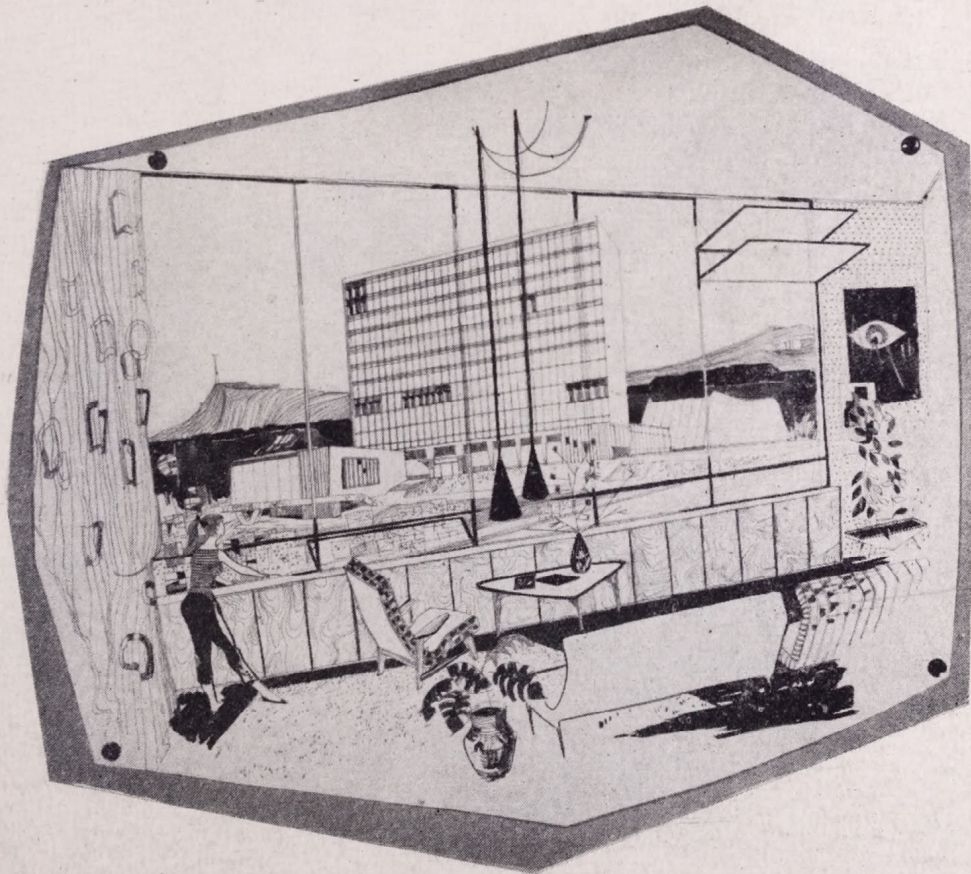
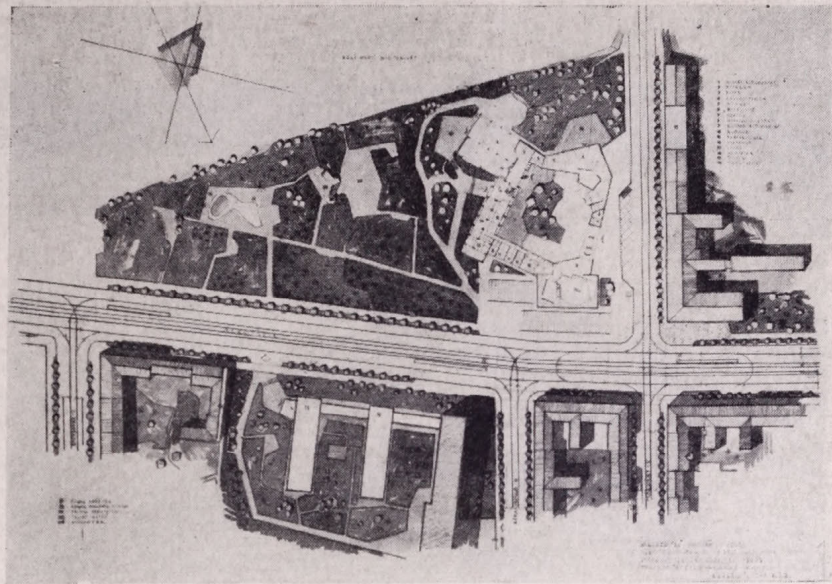
Budapest. Szentháromság téri foghíj beépítése.  
Rácz József V. évf. 1957/58.



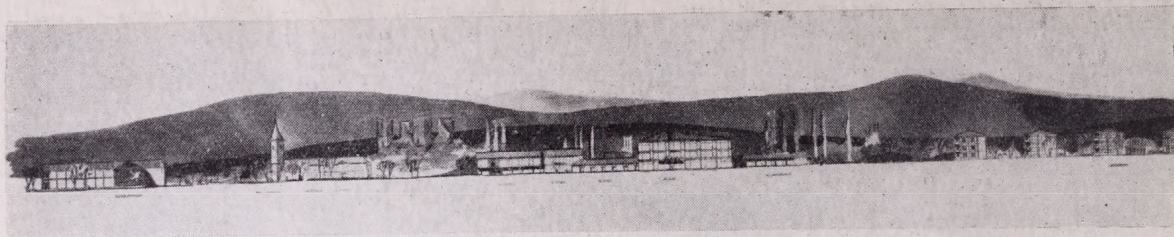


Budapest. Alkotás utca  
és Márvány utca keresz-  
teződésének kialakítása.

Elekes István V. évf.  
1957/58.





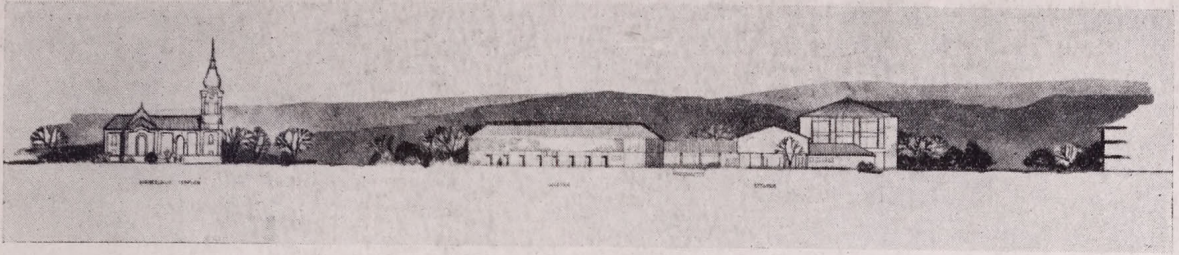


DIPLOMATERV

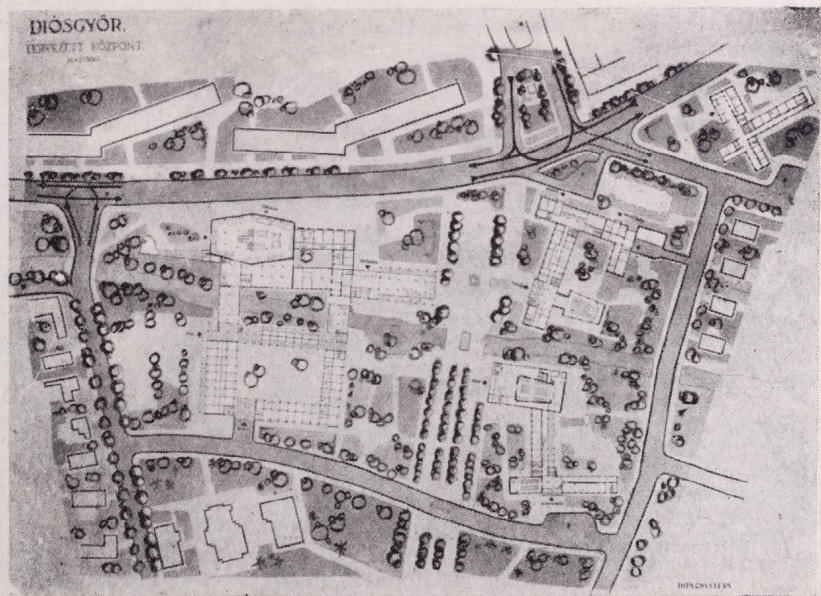
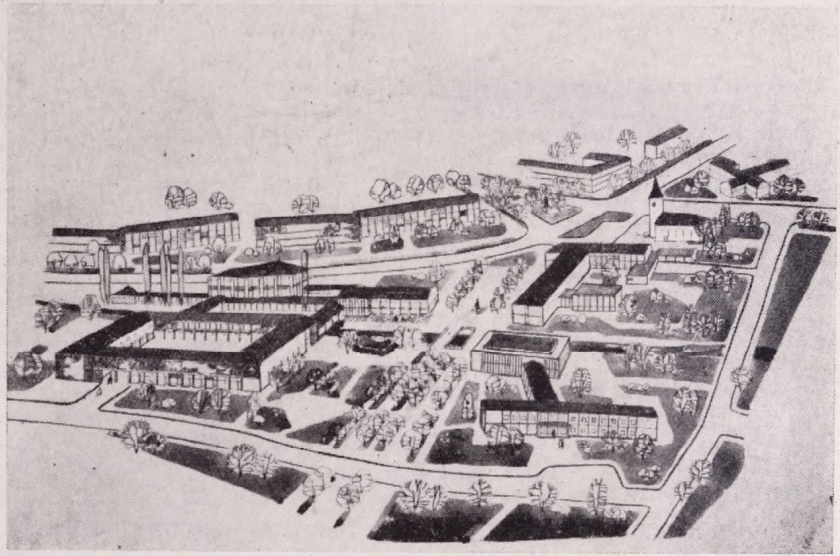
Koltai Erzsébet szigorló  
1957.







Koltai Erzsébet szigorló  
1957.



DIPLOMATERV







## A VÁROSÉPÍTÉSI TERVEZŐ VÁLLALAT MUNKÁIBÓL\*

GYÁRFÁS IVÁN és LUX KÁLMÁN

Az első hároméves terv és az ötéves terv beruházásainak lebonyolításánál szerzett tapasztalatok egyre nyilvánvalóbbá tették, hogy a tervszerűség biztosítása, a gazdaságosság, célszerűség szempontjainak megtartása csakis nagyobb területegységeket átfogó, a népgazdaság minden ágára kiterjedő regionális vizsgálatok és tervek alapján lehetséges.

Népgazdaságunk a szocialista tervgazdálkodáson épül fel, amely mind gazdasági, mind műszaki téren pontos adatszolgáltatást, a helyzet teljes feltárását teszi szükségessé. Az ország területe közgazdasági, földrajzi, kulturális szempontból összefüggő területegységekre bontható, amelyekre természetesen a már kialakult igazgatási területbeosztás is szervező hatást gyakorol. Ezeknek a régióknak pontos körülhatárolása volna az első feladat a beruházásoknak egész országra kiterjedő tervszerű diszlokálása érdekében.

Kormányzatunk a regionális kérdések rendezésének fontosságát felismerve, a regionális vizsgálatok és tervek készítését sürgős feladatnak minősítette. A felméréndő anyag azonban oly nagyméretű és szerteágazó problémák felderítését, adatainak összegyűjtését teszi szükségessé, hogy ez előreláthatólag több évet vesz igénybe.

Az egész országra kiterjedő vizsgálat megindításának bizonyos mértékben még az is akadálya, hogy vizsgálati és tervezési módszereink még nem alakultak ki teljesen, és mondhatjuk, hogy a kísérlet stádiumában vannak.

Ebben a nagy jelentőségű munkában való részvétel vállalatunk egyik főfeladata. Az előbb említett kísérleti stádium még nem teszi lehetővé az egész országra kiterjedő regionális vizsgálatok megindítását, és ezért ezek csupán az országnak egyes, bizonyos szempontból már most körülhatárolható régióira terjednek ki. Ezek a régiók a borsodi szénbányászati és ipari régió, a dorog-tatabányai szénbányászati régió, a mecseki szénbányászati régió.

A régiók határának megállapítása természetesen most még teljes pontossággal nem történhet meg. Ez nyilvánvalóan csak az egész országot behálózó vizsgálati anyag kiértékelése után lehetséges. Ezért a vizsgálatnál a valószínű régióterületnél nagyobb területet kellett tanulmányozni, hogy a régióra jellemző adatok semmiképpen ne legyenek hiányosak.

\* A településtudomány terén elért eredmények szélesebbkörű ismertetése érdekében jelen számunktól kezdve ismertetni óhajtjuk a városépítéssel foglalkozó intézmények tudományos munkáját. Ennek a sorozatnak első cikke a VATERV munkáját foglalja össze.

A borsodi regionális vizsgálatnál a munkálatok kiterjedtek Borsod-Abaúj-Zemplén és Heves megyék területére. A dorog-tatabányai régió Komárom, Fejér és Pest megyék egy részét foglalja magában. A mecseki régió a déli országhatártól Bonyhád—Szekszárd magasságáig nyúlik fel.

A fenti régiókban a népgazdaság minden ágára kiterjedő vizsgálatok vannak folyamatban. A regionális terv is általános jellegű lesz a később említendő speciális, ún. »célregionális« vizsgálatokkal és tervekkel szemben.

A regionális vizsgálatok tematikája nyolc fő témakört ölel fel.

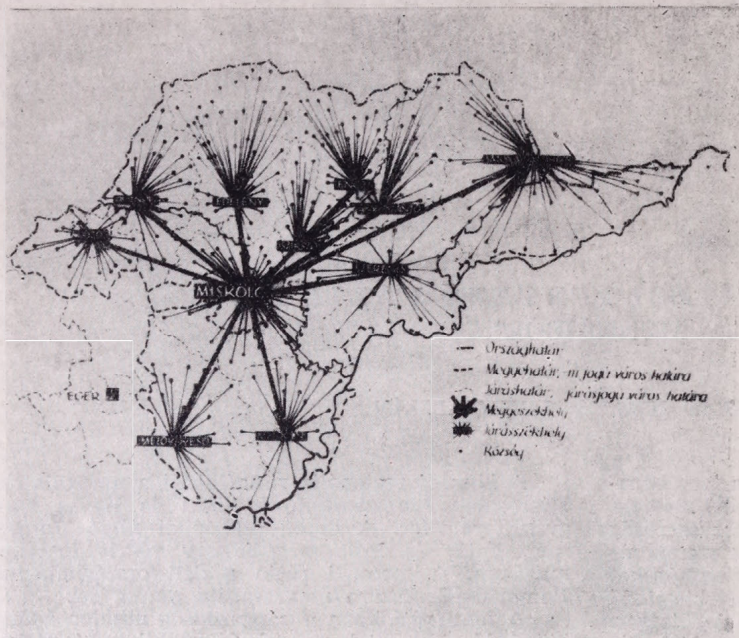
- I. Természeti földrajzi tényezők.
- II. Népesség.
- III. Mezőgazdaság.
- IV. Bányászat, ipar.
- V. Közlekedés.
- VI. Településhálózat, területfelhasználás.
- VII. Ellátottság.
- VIII. Általános problémák.

A természeti földrajzi tényezők között az éghajlat, vízrajz, felhasználható víznyerőhelyek, vízkészletek feltárása, a recipiensek, szennyezettségük, terhelhetőségük megállapítása stb. szerepel. A domborzati térképek készítését a katonai térképek elősegítették, a kartogramon azonban a terepalakulatoknak kellett dominálniuk, ezért ez a térképünk elsősorban a magassági viszonyok szemléltető ábrázolását szolgálja.

A népesség adatainak feldolgozásánál egyik legnagyobb nehézséget az okozta, hogy mindössze az 1949. évi népszámlálás adatai állnak rendelkezésre és ezek sem olyan csoportosításban, amely a regionális vizsgálat céljainak megfelel. A vizsgálat foglalkozik többek között a kereső lakosság foglalkozás szerinti megoszlásával településenként és járásonként. Nagyon fontos feladat a rendelkezésre álló munkaerőtartalékok felmérése. A települések jövőbeni népessége szempontjából nagy jelentőségű a felesleges inga-vándorforgalom csökkentése. Ennek felmérése és ábrázolása is a vizsgálat feladatai közé tartozik.

Településtervezésünknel eddig elhanyagolt tényező volt a mezőgazdaság helyzetének kiértékelése. A vizsgálat döntő fontosságú a régió mezőgazdasági jellegű településeinek fejlődése, a városok ellátóövezeteinek megszervezése stb. szempontjából. Az állami gazdaságok, termelőszövetkezetek településszervező szerepéről külön nem is kell említést tennünk.





A felsorolt régiók jellegzetessége, fő profilja a szénbányászat és ipar. Magától értetődően a régió életét leginkább befolyásoló főprofil a legmélyebb vizsgálatot, minden részletre kiterjeszkedő adatfeltárást tesz szükségessé. Ilyenek a bányászati adatok, üzemek, aknák helye, alábányászott és alábányászandó területek kartogramon való ábrázolása. A szállítási utak, az energiahelyzet, az ipari üzemek elhelyezkedésének, áthatásainak vizsgálata szintén ebbe a témakörbe tartozik.

A közlekedési vizsgálat számol be a közlekedési ellátottságról (közút, vasút, víziút). Itt a közlekedési hálózat nyomvonalainak adatai, teherbíró képessége szerepel. Az egyes települések izokronjai a megközelítési távolságokat ábrázolják szemléltetően. Ugyancsak tájékoztató a vizsgálat a jelenlegi szállítási adatokról, inga-vándorforgalomról, a forgalom összetételéről.

A területfelhasználás regionális vonatkozásban foglalkozik az egyes települések jellegével, ezek vonzáskörzetével, a településszerkezetben elfoglalt helyzetével. Pl. igazgatási centrumok kapcsolata a hozzájuk tartozó településekkel.

A vizsgálat kartogramjai szemléltetően ábrázolják az egyes kirívó eseteket, ahol a regionális terv feladata lesz a fennálló hátrányos helyzet megszüntetése.

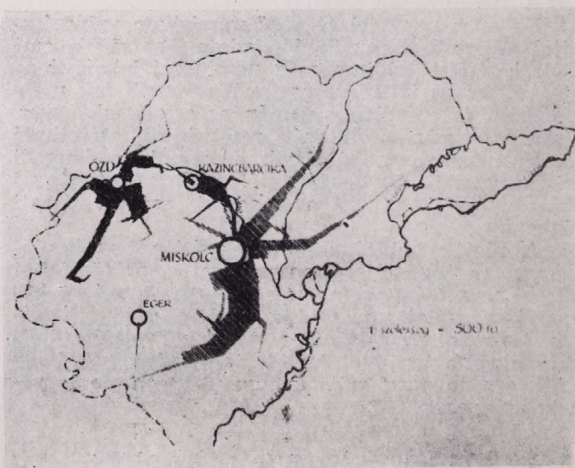
Az ellátottság felderítése egyike a régió szempontjából legfontosabb és legtöbbet mondó vizsgálatoknak. Ez a lakáshelyzetet, az egészségügyi, az oktatásügyi, a kulturális, az igazgatási, a sport és üdülési intézményellátottság, közüzemellátás, és a közművekkel való ellátottság helyzetét tárja elénk. Az összevont ellátottsági mutató viszont a települések norma szerinti ellátottságának biztosításához szükséges egy főre eső beruházási igényt állapítja meg. Meghatározza, hogy az adott települési egység területén élő, a közintézményeket használó népesség norma szerinti ellátottságának hiánytalan kielégítéséhez — a jelenlegi közintézmények kiegészítéseként — szükséges beruházások önköltségéből mennyi esik egy főre.

Az általános problémákat tárgyaló témakör célja a vizsgálat összefoglaló, az egyes fejezetek közötti összefüggéseket feltáró adatainak, következtetéseinek és a vizsgált terület általános vonatkozású kérdéseinek ismertetése.

Regionális vizsgálatunk a fentvázolt témakörre folyamatban vannak, és a felsorolt területekre még az 1958. év folyamán elkészülnek.

Az előbb ismertetett általános regionális vizsgálatokon kívül még úgynevezett célregionális vizsgálatokat, illetőleg terveket is készítettünk és készítünk.

Különösen nagy fontosságú volt ilyen célregionális vizsgálatunk és terveink között a Mohácszigetre készített regionális tervvázlatunk. Ennek készítését az a tragikus körülmény tette szükségessé, hogy az ismeretes nagy árvízkatasztrófa alkalmá-



A borsodi régió centrumainak inga-vándorforgalma



val Mohács-sziget nagy része víz alá került és a falvak zöme romba dőlt. Az újjáépítés munkájának haladéktalanul meg kellett indulnia, és ezt annak ellenére, hogy rendkívül rövid idő állt rendelkezésre, tervszerű fejlesztést biztosító regionális terv alapján kellett végrehajtani. Mohács-sziget tanyavilágának visszaállításáról természetesen szó sem lehetett. Az új településeket az árvízveszélytől mentes, az adott körülményeknek megfelelő nagyságrendű, zárt községekként kellett kialakítani, mert ez egyrészt nemcsak a magasabb kulturális igények kielégítését, az iskola- és közintézmény-ellátottságot tudta biztosítani hanem lehetővé tette a villanyhálózat bevezetését és az úthálózat gazdaságos kiépítését is. Tervünk nyomán az új települések egész sora épült fel.

A célregionális vizsgálatok és tervek tipikus példája a balatoni regionális vizsgálat és terv. Ennek fő feladata a Balaton üdülőhelyként való fejlesztésének tervszerű irányítása. A regionális vizsgálatok és tervek a települések fejlesztési programjának nélkülözhetetlen kiindulópontját képezik. A regionális terv elhatározásai a településrendezés minden fázisára kihatnak. Ennek összefüggéseit, sorrendjét a balatoni regionális tervünk jól mutatja. Minthogy a terv egyenesen az üdülési célokat szolgáló beruházások tervszerű irányítása, központosítása érdekében készült, ennek megfelelően nagyobb mélységig hatolt az egyes települések vizsgálatában. Számos vizsgálat bizonyos mértékben eltér a fent ismertetett általános regionális vizsgálati tematikától, amennyiben a speciális cél, a szűkebb terület, a nagyobb mélység követelménye részletesebb vizsgálatokat tett szükségessé.

A regionális terv lényege az, hogy meghatározza a Balaton menti települések speciális helyzetét, feladatát a jövőben. Ennek megfelelően különböző jellegű települések alakulnak ki a terv nyomán. Egyes települések mint a hétvégi forgalom nagy gyűjtőhelyei, lényegesen más beruházásokat igényelnek a viszonylag kisebb forgalmú és jelentőségű településeknél. Siófok, Balatonalmádi, Fonyód, Keszthely a hétvégi forgalom elsőrendű célpontjai, és ezeken a strandok, éttermek, hétvégi szállási lehetőségek általában a lökészerű, nem folyamatos igénybevételnek és terhelésnek megfelelően alakítandók ki.

A terv egyébként az üdülőhelyi határ megvonása után az egyes települések területfelhasználását majdnem településvázlat sőt általános terv pontosságáig rögzíti, hogy ezáltal a hatóságok kezébe közvetlenül használható, leolvasható tervet adjon. A terv általános területfelhasználást érintő részei: az erdősítés, ellátóterületek biztosítása, a szőlőgazdasági területen való települési lehetőségek korlátok közé szorítása szintén nagy jelentőségűek.

A terv egyébként metodikailag azért is figyelemre méltó, mert sok településrendezési problémának együttes ábrázolására, megoldására ad példát. Így például a tervlap a forgalmi hálózaton kívül az általános területfelhasználást és a beruházások szempontjából rendkívül fontos településjellegét együtt tünteti fel.

A tervet a hároméves terv beruházásaira vonatkozó, minden részletre kiterjedő beruházási program egészíti ki.

Célregionális vizsgálataink közül felsorolhatjuk még a Nagybátony környéki bányászlatótelepek telepítési célvizsgálatait, amelyek Nógrád megye jelentős részére terjedtek ki. Az ajkai koncentráció vizsgálatát nemcsak Ajkára és közigazgatási határára korlátoztuk, hanem az eredeti ajkai településsel összefüggő, körülötte elhelyezkedő több kisebb településre is kiterjesztettük. Megvizsgáltuk egymásra és Ajkára gyakorolt kölcsönös hatásukat is, így alakult ki az ún. »regionális összefüggések vizsgálata« fogalom.

Ez a kutatási módszer célfeladatok (termelőszövetkezetek és állami gazdaságok telepítése, bányásztelepek kijelölése stb.) megoldására a már ismert módszerű regionális vizsgálatoknál egyszerűbb és gyorsabban elérhető eredményt hoz, anélkül azonban, hogy ebből a vizsgálatokból újabb régió kialakítására egyértelműen lehetne következtetni. Természetesen az ilyen jellegű célvizsgálatok szintén mozaikszerű részeivé válnak az egész országra kiterjedő regionális munkálatok egységes rendszerének.

Az ipari és bányászati fő profilú Ajka és környéke regionális összefüggéseinek vizsgálata azt bizonyította, hogy »Ajka város« fogalmán nemcsak egy település értendő, hanem több települést magában foglaló összefüggő termelő komplexum.



Balatoni regionális tervvázlat. Települések jellegének meghatározása

Balatonfüred és Hévíz gyógyhelyi jelentőségén kívül a külföldi idegenforgalom számára épül ki. Balatonföldvár szintén reprezentatív üdülőhelyé fejleszthető. A kiránduló forgalom Tihany, Badacsony, Szigliget szempontjából jelentős.

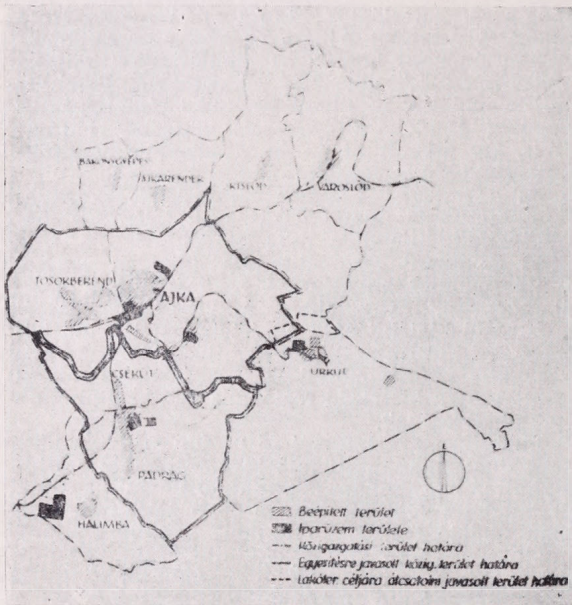
A motelek, sátoráborok kijelölése szintén nem történhet meg a regionális terv ismerete nélkül.

Ennek a felismerésnek a megállapításához nemcsak Ajka város közigazgatási határán belül eső területet kellett megvizsgálnunk, hanem az ehhez csatlakozó, főleg ipari és bányászati jelentőségű 9 kisebb települést is (Ajkarendek, Bakonygyepes, Csécut, Halimba, Kislód, Padrag, Tósokberénd, Úrkút, Városlód), amelyek termelési, közigazgatási,



szállítási, munkaerőmozgási stb. vonatkozásban Ajkához csatlakoznak. Itt is végeztünk vizsgálatokat a földrajzi és természeti adottságok, a forgalom, a mezőgazdaság, az ipari és bányászati termelés, a víz- és energiaellátás szempontjából. Elkészítettük az összevont területi energiamérleget, felmértük az iparcikk- és élelmiszerellátás fokát, az épület- és lakáshelyzetet, a közigazgatási területi energiamérleget, lerögzítettük a közigazgatás szervezeti hierarchiáját. Mindezek alapján kiszámítottuk az ún. »összevont ellátottsági mutatót«, amelynek alapján a terület lakás-, közigazgatási-, közmű- és közlekedés-ellátottságának hiánya számszerűen is kimutatható volt. (Pl. 1 fő helyben lakóra eső beruházási igény 11 200 Ft, 1 nappali főre eső beruházási igény 12 400 Ft.)

Mindezek a vizsgálati eredmények nem maradtak regisztráló megállapítások, mert többek között igazgatási területek átcsatlakozására, vonzaskörzettek határainak megállapítására, egyes települések visszafejlesztésére tettünk javaslatot.



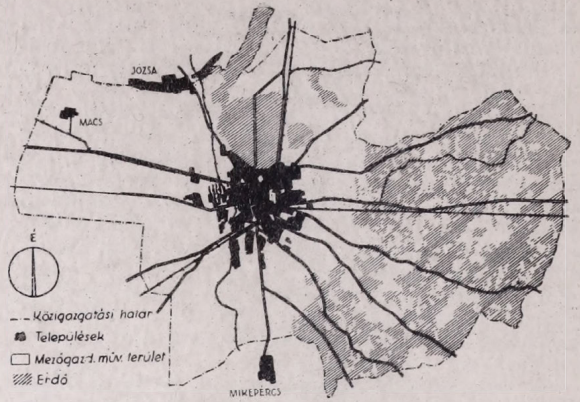
Az ajkai regionális összefüggések vizsgálata. Javaslat az igazgatási határok módosítására

Mind az általános regionális vizsgálatok és tervek, mind a célregionális vizsgálatok és tervek a települések fejlesztési problémáit a nagy területekre és sokféle szempontra való tekintettel csak egy bizonyos mélységig tárják fel. Ezeknek végső célja a régió területére vonatkozó tervezési elhatározások egyeztetése.

Egyes települések vagy településcsoportok külterületeinek rendezése olyan kérdéseket vet fel, amelyek nem teszik szükségessé regionális terv készítését.

Metodikánk eddig is kiterjedt a település környékének vizsgálatára és tervezésére. Ezek voltak a VKSZT (városkörnyék szűkebb területe) vizsgálatok és tervek.

Ezek azonban általában csak olyan mértékben vizsgálták és oldották meg a központi település közigazgatási határain belüli vagy ezt kissé meg-

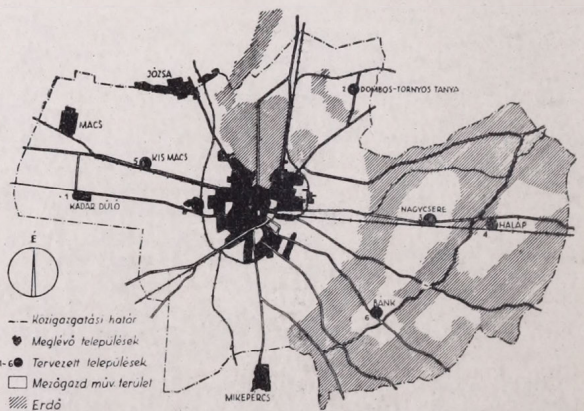


Debrecen külterületi vizsgálata. Feltűnő a tervszerűtlen külterületi telepítések miatt tönkretett, szét-szaggatott erdőterület

haladó területek problémáit, amilyen mértékben azok a központi település megtervezésére befolyással voltak. A külterület önálló rendelkezésére ezek a tervfajták nem voltak alkalmasak. Ennek égető szüksége különösen a kiterjedt tanyavilággal rendelkező nagy alföldi településeinknél merült fel, amelyeknek fő profilja a mezőgazdaság. A VKSZT vizsgálat és terv részletességét jóval meghaladó vizsgálatra és tervre volt szükség Debrecen kb. 77 000 kat. hold nagyságú közigazgatási területén.

A vizsgálat tartalma: a földrajzi adottságok, meteorológiai adatok, talajviszonyok, közlekedési hálózat, a terület mezőgazdasági felhasználási módja (művelési ágak vizsgálata, birtokpolitikai viszonyok, növénytermelés és állattenyésztés, termelőszövetkezetek, állami gazdaságok, gépállomások és itt különösen az erdőgazdaságok, mezőgazdasági üzemi központok), a vizsgált területen élő lakosság adatai (népsűrűség, foglalkozás, lakóépületek, lakáshelyzet), a külterületi közigazgatási ellátottság (iskoláztatás, egészségügy, népművelés, kereskedelmi el-látóhálózat).

A Debrecen környéki 77 000 kat. holdnyi terület rendezési tervjavaslatát irányelveket ad a me-



Debrecen külterületének rendezési terve. A terv már összevonja az erdőterületeket, gondoskodik a szét-szaggatott tanyavilág helyett tervszerűen fejleszthető külterületi településmagok kialakításáról.



zőgazdaság, de különösen a külterület jelentős részén elterülő erdőgazdaság fejlesztési és rendezési problémáira, a területek felhasználási módjára, az öntözés lehetőségeire, a termelőszövetkezetek földjeinek rendezésére, illetve azok összevonására, az ezek részére tervezendő 6 újabb településanyag kijelölésére, és ezek részére tervezendő 6 újabb településmag kijelölésére és ezek vonzáskörzetének megállapítására, majd az így kialakuló új terület-egységek meghatározására, mégpedig

1. a város belterületéhez csatlakozó övezetre;
2. a nyugati kb. 10 300 kat. holdnyi összefüggő területre;
3. a keleti kb. 31 000 kat. holdat tartalmazó 4 500 lakosú terület fejlesztésére.

Hasonló vizsgálat és terv készül jelenleg Kecskemét 55 000 kat. holdat kitevő külterületére is. Ilyen igényt jelzett már Szeged, Hódmezővásárhely és sok más alföldi városunk is.

Fentiek logikus következménye, hogy kialakulóban van az ún. *kistájvizsgálat* fogalma, amely egy-egy településre nézve az eddigi VKSZT-n túlmenően sokkal több konkrét összefüggést és lehetőséget tár fel magának az eredeti településnek fejlesztésére és a környék vonzási viszonyainak, a települést ellátó övezetnek a megállapítására is. A kistájvizsgálat az előbbi külterületi rendezésen kívül a környező településgyűrű vizsgálatát is tartalmazza.

Természetesen az ilyen jellegű tájvizsgálatok tematikája még nem alakult ki véglegesen és még igen sok tudományos kutatómunka szükséges a végleges módszerhez. Az eddig lefolytatott munkák eredményeképpen azonban, mint konkrétum jelentkezik annak megállapítása, hogy melyek azok a munkarészek, amelyek például mezőgazdasági jellegű vizsgálataihoz és terveihez szükségesek. Ezek a következők:

a) Természeti földrajzi viszonyok (felszín, domborzat, talajviszonyok, meteorológia, hidrológia stb.).

b) Gazdaságföldrajzi viszonyok: ipari és mezőgazdasági területek felhasználási módja (művelési ágak, szektorális megoszlás) a mezőgazdasági termelés jelenlegi helyzete (növénytermelés, állattenyésztés, erdőszet, mezőgazdasági üzemek és üzemi

központok, gépállomások), népesség (területi elhelyezkedés, foglalkozási viszonyok, kereső-eltartott arány, munkaerőmérleg, vándormozgalom stb.).

c) Lakáshelyzet, kommunális ellátottság (lakóépületek, lakások száma, állaga, közművek, közintézmények stb.).

A tájvizsgálatok alapján elkészítendő területrendezési irányelvek tartalma (a terv):

1. Javaslat a mezőgazdasági termelés munkaerőinek összehangolására a célszerű és gazdaságos termelési profil a településellátó, a városellátó övezet kialakítása céljából.

2. Önálló terület egységek kialakítása a vizsgált területen belül: az egyes területek nagyságának, termelési irányának,

az új területi egységek és az őstelepülés kapcsolatának meghatározása.

3. Vonzáskörzetek elhatárolása a települések tervszerű fejlesztése céljából.

A mezőgazdaság — országos szintű — tervszerű arányos fejlesztése azonban szintén csak a regionális vizsgálatok vagy legalábbis a speciális mezőgazdasági jellegű vidékeken elvégzendő tájvizsgálatok birtokában lenne lehetséges. Különösen sok nehézséget okoznak ilyen szempontból a termelőszövetkezetek és főleg az állami gazdaságok táji összefüggések ismeretét nélkülöző telepítései.

Az állami gazdaságok úgy tekintik több ezer kat. holdnyi területüket, mint zárt iparterületet, ahová azt és úgy építenek, amit és ahogy akarnak, beleértve teljesen új lakótelepeket is. Ezt a káros gyakorlatot mielőbb meg kell szüntetni, mert ez csak további felesleges beruházási többletbe vezet, és egyes helyeken a kommunális ellátottság túlméretezettsége, másutt pedig ennek ellenkezője következik be. Ezért különösen sürgős a Délkelet-Alföld regionális vizsgálatának és nagyobb mezőgazdasági jellegű síkvidéki városaink tájvizsgálatának megindítása.

A VÁROSTERV a jövőben a regionális vizsgálatok tovább folytatásával párhuzamosan elkezd a regionális *tervezés* kutatómunkáját is. Az ezirányú munka bizonyos fokú előrehaladása után erről a témáról is röviden beszámolunk.







## РЕЗЮМЕ

### ОБ АКТУАЛЬНЫХ ВОПРОСАХ РАЗВИТИЯ БУДАПЕШТА

И. Перени

В статье излагаются важнейшие задачи градостроительства, которые необходимо решить вследствие развития Будапешта а также с целью максимального удовлетворения потребностей населения и улучшения облика города.

Решение задач осуществляется на основе генерального плана, составленного в 1955 году. Этот план дополняется планом окрестности Будапешта, по которому определяются руководящие директивы развития территории с населением около 600.000 человек. Кроме этого составляются отдельные планы для районов города — эти проекты по их масштабам пригодны и к детальным решением градостроительных проблем.

В ходе развития столицы желательно сохранять и развивать дальше исторически сложившуюся структуру и уличную сеть города, но кроме того надо сделать большие усилия и для удовлетворения требований растущего городского движения. В этой области можно достичь результаты комплексным мероприятиям: строительством метрополитена, строительством новых транспортных магистралей, расширением существующих городских улиц и продолжением строительства уже начатых уличных галлерей.

Темпы роста населения столицы должны быть уменьшены координированными мероприятиями. Для этого в первую очередь нужна правильная система по размещению промышленности: надо не только организовывать возведение новых промышленных объектов, но заниматься и выселением некоторых предприятий. Это тем более необходимо, потому что многие заводы вклиниваясь в жилую территорию города вредны для окружения. Подобно промышленным объектам надо думать тоже о выселении научных, учебных, административных и прочих учреждений и сооружений регионального характера, не имеющих тесной связи с Будапештом.

В интересах улучшения нынешних неблагоприятных жилищных условий надо усилить деятельность по жилищному строительству, которое должно стать более экономичным в первую очередь применением современных типовых проектов. Кроме жилищного строительства первостепенной строительной задачей является и вопрос строительства школ, имея в виду, что 2/3 классовых помещений столицы употребляются ежедневно дважды. В процессе жилищного строительства 20—30 % строимых квартир желательно поместить на незастроенных внутриквартальных участках города, что является выгодным решением с точки зрения как градостроительства так и экономичности. Этот процесс уже начался. Надо продолжить застройки неплотно застроенных территорий а также строительство поселков. В этом отношении в первую очередь надо иметь в виду строительство уже начатых поселков, начать строительство новых пока не закончены начатые было бы неправильным. Надо форсировать жилищное строительство благоустройством устаревших районов города. При благоустройстве нельзя пренебречь вопросами экономичности и поэтому в некоторых реконструируемых районах станет необходимым несколько повысить этажность и плотность населения. Кроме этого вокруг Будапешта надо создать несколько так называемых город-спутников или развивать имеющиеся поселки, которые подходят для этой цели. Предварительное изучение вопросов размещению этих поселков уже начато.

В статье выдвигается предложение в связи с жилищным строительством относительно методов, применение которых в поземельном политике и хозяйстве столицы было бы целесообразным в интересах достижения указанных целей.

В заключение автор излагает важнейшие меры, необходимые для архитектурно художественного оформления Будапешта, как современного мирового города. Прежде всего надо закончить восстановление и модернизацию строительного фонда столицы и надо осуществить его постоянное содержание. Эта работа началась раньше, ее частью является и восстановление повреждений, причиненных событиями контрреволюции в октябрь-ноябре 1956 г. В конце прошлого года восстановлено 94 %-а поврежденных квартире в 1957 году приступили и к модернизации ряда магистральных улиц. Это потребовало начать значительные работы по сносу. Горсовет столицы издал закон о благоустройстве магистралей, по которому регулируются использование магазинов по назначению, их оформление, способ содержания и ряд других мероприятия с помощью которых намечено восстановить, исправить облика столицы.



## О ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВЕ И ЖИЛИЩНОМ СТРОИТЕЛЬСТВЕ В СССР

Ш Деак

В прошлом году автор статьи был в научной командировке в Советском Союзе. В рамках статьи — исходя главным образом из строительства Москвы и Ленинграда — которого излагаются проблемы советского жилищного строительства и градостроительства.

Главным образом два фактора налагают свою печать на советское жилищное строительство и градостроительство: один из них — большой недостаток в квартирах, являющийся наследством прошлого, а другой — быстро растущий жизненный уровень, для обеспечения которого одним из важнейших условий является срочная ликвидация недостатка в жилье.

Состояние жилищного фонда, унаследованного Советским Союзом от царской России, было гораздо хуже среднего европейского уровня. В статье дается краткий обзор главных мероприятий, принятых с победы Революции до наших дней в интересах улучшения жизненных условий широких масс и модернизации больших городов.

В настоящее время решение советского жилищного вопроса доходило к решающему повороту. Партия и правительство приняли постановление, по которому через 10—12 лет, то есть в нынешней и последующей пятилетке надо покончить с недостатком в квартирах. В силу этого надо ликвидировать коммунальные квартиры и обеспечить для каждого жителя не менее 9 м<sup>2</sup> жилой площади. Это влечет за собой грандиозную строительную программу, которая может быть осуществлена только дальнейшим усовершенствованием строительных концентраций строительства.

В интересах концентрации строительство и благоустройство на застроенных городских территориях временно уменьшилось и все силы сосредоточились на строительстве больших поселков на незастроенных местностях. Одновременно старые районы городов усовершенствуются, то есть канализационная сеть расширяется, квартиры теплофицируются и т. д. В качестве эксперимента и города-спутники проектируются.

В заключение автор занимается практическим решением этих больших и в многих отношениях новых задач. Он упоминает о том, что советская архитектура находится теперь в переходном состоянии, результаты которого можно будет оценить только в последующих годах. Небывалая по масштабу деятельность по строительству в Советском Союзе является замечательной школой не только для советских но и для венгерских архитекторов.



## ZUSAMMENFASSUNG

### ÜBER AKTUELLE FRAGEN DER ENTWICKLUNG VON BUDAPEST

#### I. PERÉNYI

Der Aufsatz erörtert die wichtigsten städtebaulichen Aufgaben, welche infolge der grosszügigen Entwicklung von Budapest in den nächsten Jahren zu lösen sind, um die Bedürfnisse der Bevölkerung in erhöhtem Masse zu befriedigen und das Stadtbild zu verbessern.

Die Lösung der Aufgaben erfolgt auf Grund des im Jahre 1955 ausgearbeiteten Generalplanes. Dieser Plan wird mit dem Plan für die Umgebung von Budapest ergänzt, in welchem die Planungsrichtlinien der Entwicklung eines Gebietes mit etwa 600 000 Einwohnern festgesetzt werden. Ausserdem werden besondere Pläne für bestimmte Stadtbezirke ausgearbeitet, welche infolge ihres Massstabes auch zur Lösung der Teilprobleme geeignet sind.

Im Laufe der Entwicklung der Hauptstadt ist es wünschenswert die geschichtliche Stadtstruktur und das Strassennetz zu behalten, bzw. weiterzuentwickeln; es sind ausserdem grosse Anstrengungen erforderlich, um die immer wachsenden Verkehrsanforderungen zu befriedigen. Auf diesem Gebiete kann man vor allem durch den Bau der Untergrundbahn und neuer Fernverkehrsstrassen durch die Erweiterung der innerstädtischen Strassenzüge und den weiteren Ausbau von Arkadenstrassen das erwünschte Ergebnis erzielen.

Das Entwicklungstempo des Bevölkerungszuwachses der Hauptstadt soll durch aufeinander abgestimmte Massnahmen geregelt werden. Deshalb ist zuerst eine richtige Standortwahl für die Industrie erforderlich: nicht nur die Errichtung neuer Industrieanlagen ist zu vermeiden, sondern auch die Aussiedlung einiger Industriewerke soll erwogen werden. Dies ist umso mehr erforderlich, da viele Industriebetriebe ins Wohngebiet der Stadt verkeilt sind und ihre Umgebung stören. Ähnlicher Weise als bei den Industrieanlagen, soll auch die Aussiedlung der mit Budapest in keiner engen Beziehung stehenden wissenschaftlichen akademischen, administrativen und anderen regionalen Institutionen und Bauten in Betracht gezogen werden.

Im Interesse der Verbesserung der gegenwärtigen ungünstigen Wohnungsverhältnisse soll die Wohnungsbautätigkeit gesteigert und in erster Linie mit Hilfe moderner Typenprojekte wirtschaftlicher als bisher gestaltet werden. Neben dem Wohnungsbau tritt als Bauaufgabe von grösster Wichtigkeit auch das Problem des Schulbaues in den Vordergrund, da zur Zeit zwei Drittel der Klassenräume täglich zweimal besetzt sind. Im Laufe des Wohnungsbaus ist es wünschenswert 20—30% der Wohnungen in den »Lücken«, das heisst auf leeren Grundstücken im Stadtimneren aufzubauen, was sowohl vom Gesichtspunkt des Stadtbildes, als von dem der Wirtschaftlichkeit eine vorteilhafte Lösung ist. Dieser Prozess ist schon im Gange. Die vollständige Bebauung von zusammenhängenden, jedoch zerstreut bebauten Gebieten und der Bau von Wohnsiedlungen muss fortgesetzt werden. In diesem Falle ist vor allem der Bau der schon begonnenen Wohnsiedlungen vor Augen zu halten; es wäre nicht richtig den Bau neuer Wohnsiedlungen zu beginnen. Statt dessen ist die Wohnungsproduktion durch Sanierung verhalteter Stadtteile zu fördern. Bei der Sanierung dürfen auch die wirtschaftlichen Fragen nicht vernachlässigt werden. Dadurch wird eine gewisse Erhöhung der Stockwerkhöhe, bzw. der reinen Wohndichte erforderlich. In nächster Zukunft sollen ausserdem um die Stadt Budapest einige sog. Trabanten-Siedlungen angelegt, bzw. die dazu geeigneten, schon vorhandenen Siedlungen weiter entwickelt werden. Der Standortbestimmung dieser Siedlungen geht eine schon in Gang gesetzte eingehende Untersuchung voran.

Der Aufsatz schlägt Methoden vor, deren Anwendung in der Grundstücks politik der Hauptstadt im Interesse der Erreichung der Ziele empfehlenswert erscheint.

Zum Schluss führt der Aufsatz die wichtigsten Massnahmen an, welche im Interesse der Ausgestaltung von Budapest zur modernen Weltstadt erforderlich sind. Vor allem muss der Wiederaufbau und die Modernisierung des Gebäudebestandes der Hauptstadt zu Ende geführt und die ständige Instandhaltung gesichert werden. Diese Arbeit ist schon früher begonnen worden. Als ein Teil dieser Arbeit gilt auch die Beseitigung der durch die Gegenrevolution im Oktober—November 1956 verursachten Schäden. Bis zum Ende des vorigen Jahres wurden 94% der beschädigten Wohnungen



wiederhergestellt und es begann auch die Modernisierung der Hauptverkehrsstrassen. Dadurch wurden auch gewisse Abbrucharbeiten erforderlich. Der Rat der Hauptstadt hat ein Gesetz erlassen, wonach die Strassen und Plätze — die sog. »hervorgehobenen Gebiete« — bezeichnet worden sind, auf denen die bestimmungsgemässe Benützung, die Gestaltung, die Art und Weise der Instandhaltung der Geschäfte und im allgemeinen diejenigen Aufgaben geregelt werden, welche die Entfaltung des Weltstadantlitzes von Budapest fördern sollen.

## ÜBER DEN STÄDTE- UND WOHNUNGSBAU IN DER SOWJETUNION

S. DEÁK

Voriges Jahr nahm der Verfasser an einer Studienreise in die Sowjetunion teil. In diesem Aufsatz beabsichtigt er — hauptsächlich im Lichte der Moskauer und Leningrader Bautätigkeit — die Lage und Probleme des sowjetischen Städte- und Wohnungsbaus kurz zu schildern.

Zur Zeit kann der sowjetische Städte- und Wohnungsbau im Wesentlichen durch zwei Hauptfaktoren gekennzeichnet werden: der eine ist — als Erbe der Vergangenheit — die bestehende grosse Wohnungsnot, der andere der rasch steigende Lebensstandard, zu dessen Sicherung eine der wichtigsten Bedingungen die schnelle Liquidierung des Wohnungsmangels ist.

Die Sowjetunion hat vom zaristischen Russland Wohnungsverhältnisse geerbt, welche bedeutend unter dem europäischen Durchschnitt standen. Der Aufsatz gibt eine kurze Übersicht über die wichtigsten Massnahmen, die seit dem Sieg der Revolution bis zur Gegenwart im Interesse der Besserung der Wohnungsverhältnisse der breiten Volksmassen und der Modernisierung der Grossstädte ergriffen worden sind.

Gegenwärtig ist die Lösung der sowjetischen Wohnungsfrage zu einem entscheidenden Wendepunkt gelangt. Die Partei und die Regierung haben eine Entscheidung getroffen, wonach die Wohnungsnot in 10—12 Jahren, d. h. im Laufe des jetzigen und nächsten Fünfjahrplanes liquidiert werden soll. Dementsprechend sollen die Mitwohnungen abgeschafft und für jeden Einwohner eine Wohnfläche von mindestens 9 m<sup>2</sup> gesichert werden. Diese Zielsetzung bedeutet ein gewaltiges Bauprogramm, welches nur durch weitere Modernisierung und Konzentration der Baustellen ausführbar ist.

Im Interesse der Konzentration wurde die Bautätigkeit und die Sanierung der städtischen Wohngebiete vorübergehend eingestellt und die Kräfte werden auf den Bau von grossen Wohnsiedlungen an unbewohnten Gebieten konzentriert. Gleichzeitig werden die alten Stadtteile modernisiert, das Kanalisationssystem erweitert, Fernheizung eingeführt usw. Einstweilen beschäftigt man sich versuchsweise mit der Planung von Trabantenstädten.

Der Aufsatz legt ferner die praktische Ausführung der umfangreichen und in mancher Hinsicht neuen Aufgaben dar. Er stellt fest, dass die sowjetische Architektur sich zur Zeit gewissermassen in einer Übergangsperiode befindet, deren Resultate erst in den folgenden Jahren ersensbar sein werden. Die imposanten Dimensionen und Resultate, welche diese Architektur von Anfang an und in fortwährend steigendem Masse charakterisieren, die organisierte wissenschaftliche Tätigkeit, welche diese Architektur begleitet, ziehen die Aufmerksamkeit immer mehr auf sich.

Die beispiellose Bautätigkeit in der Sowjetunion ist eine ausgezeichnete Schule, nicht nur für die sowjetischen, sondern auch für die ungarischen Architekten.



## SUMMARY

### PRESENT TOWN PLANNING PROBLEMS OF BUDAPEST

BY I. PERÉNYI

The paper deals with most important tasks in the planning of Budapest arising out of its rapid development, of the wish to satisfy increased requirements of its residents and the effort to improve the town scape.

The realization of these tasks is to be based on a general layout made in 1955, that is supplemented by a general plan for the outskirts, laying down the guiding principles for the development of an area inhabited by a population of 600 000. There are, moreover special plans being prepared for each district of the town which — due to their scale — are better fitted for the detailed solution of the problems.

It is desirable, in the course of development of the capital, to maintain or rather develop the historical town structure, and its road system, but additionally every effort is to be made to meet increasing traffic demands. Important results in this respect may be obtained in first line by the building of the underground railway, by expanding of the highway system and by widening out the city streets and by continuing archways already in progress of construction.

The pace in the growth of the population of the capital should be reduced by coordinated measures. This first of all requires a proper, uniform policy on the side of the planning authorities concerning the question of the location of industries: not only should the erection of new plants be prevented, but the resettlement of some must be considered. This is all the more necessary because numerous industrial plants situated in residential areas exercise a disturbing effect. The resettlement of scientific, educational, administrative and other regional institutions, whose presence in Budapest is not necessarily required should likewise be considered.

The building activity should be speeded up to improve the actual unfavourable housing situation. This is to be attained first of all by the use of standard-projects. Another problem and of vital importance besides housing is that of schools. At present nearly two-thirds of the classrooms in the capital are being used by two shifts a day. It is also desirable to build 20—30% of the new flats on so called »gaps«, i. e. on the empty sites within the city, which will not only improve the aspect of the city but will be advantageous economically as well. This process has already been initiated. The building of sparsely built but contiguous areas, as well as the setting-up of housing estates should be continued. In this respect the construction of residential areas already started should be continued, no new residential areas should be created. The possibility of creating new dwellings should be increased by the rehabilitation of slums. Economy must be borne in mind. By increasing the number of flights to future houses the net residential density of certain reconstructed districts will have to be raised. In addition to this some so-called satellite-settlements must be erected around Budapest in the near future; existing, suitable settlements should be developed as well. The setting-out of such settlements is preceded by careful examinations already in course.

The paper suggests methods relating to housing activity, to be employed by the city administration in its relevant policies.

Finally the paper deals with the most important tasks to be accomplished with a view to warranting the modern metropolitan character of Budapest. Before all reconstruction and modernization work of the buildings in the capital must be finished and simultaneous arrangements for their permanent maintenance should already be made. This work has been started previously; in part it consists of the reconstruction of damages caused by the counterrevolution (October—November 1956). By the end of last year 94 per cent of the damaged dwellings were reconstructed, and modernization work of the chief thoroughfares equally started requiring also a certain amount of demolition work. The Municipal Council of the Capital enacted a law for the reconstruction of main thoroughfares, indicating certain streets and squares — the so called »accentuated areas«. This law regulates the proper use, the shapes, the maintenance of shops in these areas and designates in general all the tasks, instrumental in promoting the metropolitan aspect of the capital.



## TOWN PLANNING AND HOUSING IN THE SOVIET UNION

BY S. DEÁK

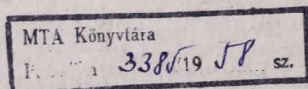
The author made a trip through the Soviet Union last year and in this paper he presents a short account on Soviet town planning and housing on the bases of experiences in Moscow and Leningrad.

There are two outstanding factors to mark Soviet town planning and housing: firstly the considerable housing shortage, inherited from the past, secondly the rapid rise in the living standard, which can be maintained only by eliminating the present housing shortage. The Soviet Union inherited housing conditions from Tsarist Russia much more worse than the average in Europe. The paper briefly reviews the provisions that have been made since the time of the victorious Revolution with a view to improving housing conditions of the masses and in respect of modernizing the big towns.

The solution of the Soviet housing problem has now come to a decisive change. A party and government resolution provides for the housing shortage to be eliminated within 10—12 years, meaning during the current and the successive five year plans. According to that resolution all co-tenancies must be abolished and also a minimum of 9 sq. m. surface is to be guaranteed for each dweller. The realization of this target means building on an immense scale, which is to be reached only by concentrating and modernizing the process of construction.

For the sake of concentration, building and reconstruction operations in inhabited areas have been momentarily suspended, all activity to be aimed at the establishing of housing estates on so far unpeopled areas. The modernization of the out-of-date districts is considered at the same time, meaning expansion of the sewer-system, installation of district heating, etc. An experimental planning of satellite towns is also being considered.

The paper then briefly describes the practical solution of these large-scale and in certain respects quite new problems. It is mentioned that Soviet architecture is in a transitorial state at present, the effects of results achieved to be evaluated only in the years to come. The imposing scale of this architecture and also the achievements obtained right from the beginning and since, as well as the organized scientific research going on paralelly with it have been drawing wide-ranging attention. The unprecedented building activity in the Soviet Union sets an excellent example not only for Soviet but for Hungarian architects as well.





## ÚJ KÖNYVEK

- Air and Water Pollution. The Position in Europe and the United States. European Productivity Agency of the Organisation for European Economic Cooperation, 1957.
- Artemcsuk, V. I.: Gradoisztroitelnie tehniko-ekonomicseszkie pokazateli. Kiev, 1956.
- Balzak, S. S.; Vasyutin, V. F.; and Feigin, Y. G.: Economic Geography of the USSR. New York, 1956.
- Baranano, Eduardo: Plan regional. Aerea metropolitana de San Juan. Puerto Rico, 1956.
- \*Burke, Gerald: The Making of Dutch Towns. London, 1956.
- Ciborowsky, Adolf: Städtebau in Polen. Warschau, 1956.
- Le Corbusier 1925—1957. Zürich.
- Drabkin—Darin, H.: Housing in Israel. Economic and Sociological Aspects. Gadish Books, 1957.
- Dunham, Warren H. (Ed.): The City in Mid-Century. Detroit, 1957.
- Elsässe, Marlin: Handbuch moderner Architektur. Eine Kunstgeschichte der Architektur unserer Zeit vom Einfamilienhaus bis zum Städtebau. Berlin, 1957.
- Evans, Henry K. (Ed.): Traffic Engineering Handbook. New Haven, 1950.
- Evolcenau, J.: Intraduceere in probleme generale de constructia oraselor. Bucuresti, 1956.
- Fisher, Robert M. (Ed.): The Metropolis in Modern Life. New York, 1955.
- Freeman, T. W.: Geography and Planning. Hutchinson, 1958.
- Gilmore, Harlan W.: Transportation and the Growth of Cities. Glencoe, 1953.
- The Hague — City in Expansion. The Hague, 1957.
- Hallenbeck, Wilbur C.: American Urban Communities. New York, 1951.
- Hatt, P. K. and Reiss, A. J. (Eds.): Cities and Societies. Glencoe, 1957.
- The Investigation of Atmospheric Pollution. A Report on Observations in the Year ended 31st March, 1955. London, 1957.
- Ipsen, Gunther: Standort und Wohnort. Westdeutscher Verlag, 1957.
- Junghans, Kurt: Die öffentlichen Gebäude im mittelalterlichen deutschen Stadtbild. Berlin, 1956.
- Lange, Irena—Pietrzah, Lech: Warszawskie stare miasto. Warszawa, 1955.
- Lawrence, A. W.: Greek architecture. London, 1957.
- Lazarescu, Cezar: Proiectarea si constructia oraselor. Norme si principii. Bucuresti, 1956.
- Lehmann, Hans: Städtebau und Gebietsplanung über die räumlichen Aufgaben der Planung in Siedlung und Wirtschaft. Berlin, 1955.
- Lehmann, Hans: Die Gemeindetypen. Beiträge zur Siedlungskundlichen Grundlegung von Stadt- und Dorfplanung. Berlin, 1956.
- Lötsch, Wolfgang: Stadtplanerische Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit der Bebauung städtischer Wohngebiete. Berlin, 1956.
- Luppov, Sz. P.: Isztoria sztroitelsztva Peterburga v pervoj csetverti XVIII veka. Moszkva—Leningrad, 1957.
- \*Magyar városok és községek. Statisztikai adatgyűjtemény. Budapest, 1958.
- Martin, Walter T.: The Rural—Urban Fringe: A Study of Adjustment to Residence Location. University of Oregon Press, 1953.
- Metropolis in Ferment. („The Annals of the American Academy of Political and Social Science”) November, 1957. Philadelphia.
- Münter, Georg.: Idealstädte. Ihre Geschichte vom 15—17. Jahrhundert. Berlin, 1957.
- Niemke, Walter: Dorfplanung am Beispiel Marxwalde. Berlin, 1956.
- \*Oertwig, Siegfried: Gang durch versunkene Städte. Leipzig, 1957.
- Oszmolovszkij, M. Sz. (Red.): Planirovka szelszkih naszelenüh meszt. Moszkva, 1955.
- Peredovoj opüt sztroitelsztva v Esztonszkoi Sz. Sz. R. Szbornik sztatej No. 1. Tallin, 1957.
- Perényi Imre: Településtervezés. Budapest, 1958.
- Plommer, Hugh: Ancient and Classical Architecture. London—New York—Toronto, 1956.
- Problemü szovesztkogo gradosztroitelsztva. 5. Voproszü planirovki i zasztrojki centrov gorodov. Moszkva, 1955.
- Proyecto Sogamoso — Paz de Rio. Ensayo de una metologia. Bogota.
- Rauda, Wolfgang: Lebendige städtebauliche Raumbildung. Asymmetrie und Rhythmus in der deutschen Stadt. Berlin, 1957.
- \*Self, Peter: Cities in Flood. The Problems of Urban Growth. London, 1957.
- \*Sickman, Lawrence and Soper, Alexander: The Art and Architecture of China. London, 1956.
- Sztroitelstvó i arhitektura za rubezsom. I—III. Kiev, 1957.
- \*Thomas, William L. Jr. (Ed.): Man's Role in Changing the Face of the Earth. Chicago, 1956.
- Walmsley, R. W.: Nairobi: The Geography of a New City. Eagle Press. East African Literature Bureau, 1957.
- Winston, Denis: Sydney's Great Experiment. Sydney—London—Melbourne, 1957.
- Woytinsky, W. and S.: World Population and Production: Trends and Outlook. New York, 1953.
- Wright, Frank Lloyd: The Future of Architecture. London, 1955.
- \*Ybl Ervin: Ybl Miklós. Budapest, 1956.

A \*-gal jelölt művek a Városépítési Tanszék könyvtárában megtalálhatók.







## TARTALOMJEGYZÉK

<i>Perényi Imre</i> : Budapest fejlesztésének időszerű kérdéseiről .....	3
<i>Deák Sándor</i> : A szovjet város- és lakásépítésről .....	19
A Városépítéstan gyakorlati oktatásáról .....	25
A Városépítési Tervező Vállalat munkáiból ( <i>Gyárfás Iván—Lux Kálmán</i> ) .....	49
Idegen nyelvű ismertetés .....	55
Új könyvek .....	61



A kiadásért felelős a Tankönyvkiadó Vállalat igazgatója

1958

Kiadásra előkészítette: Dr. Rochlitz József

Műszaki vezető: Horváth János

Műszaki szerkesztő: Vízkelety József

A kézirat nyomdába érkezett: 1958 július. Megjelenés: 1958 szeptember

Példányszám: 600 Terjedelem: 3 (A/5) iv. Ábra: 39

Készült: lino szedéssel, íves magasnyomással az MSZ 5601-54 és az MSZ 5602-55 szabványok szerint.

Szegedi Nyomda V. 58-2726

Felelős vezető: Vincze György