

BUDAPEST 1945 ELŐTTI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATAINAK ÁTTEKINTÉSE

A budapesti építésügy és városrendezés szabályozására vonatkozó feltáró, összefoglaló munka ezidáig nem készült. Az írásom célja, áttekinteni a rendelkezésre álló forrásokat, tartalmukat feltárni, összehasonlítani az egyes szabályozások fontosabb változásait, bemutatni a közeget és a hátteret, melyben létrejött. A legfontosabb források, maguk a szabályzatok. A szabályzatok és a számos szabályzattervezet elsődleges lelőhelye a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár. A szabályzatokhoz tartozó térképek a FSZEK-ben, a Budapest Főváros Levéltárában és a Magyar Nemzeti Levéltárban bújnak meg. Emellett az általános, Budapestre vonatkozó történeti, várostörténeti, és városrendezéssel kapcsolatos áttekintő munkák, a szakmai folyóiratok (*Építő Ipar Építő Művészet*, *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője*) és a *Fővárosi Közlönyök*, a *Fővárosi Közmunkák Tanácsának* hivatalos jelentései szolgáltak fontos forrásul.



Pest-Buda térképe, 1793, Neuhauser, Franz; BFL XV.16.d. 241/ cop9

JÓZSEF NÁDOR IDŐSZAKA (1796–1847)

ELŐZMÉNYEK

A középkorban Buda királyi székhely volt, majd 1541-ben a török hódoltság kezdetén a magyar királyság központja Pozsonyba került. Ezután Pozsony egészen 1849-ig az ország fővárosaként (országgyűlések székhelyeként) működött. II. József birodalmi céljainak szolgálatára Budát magyar tartományának fővárosává akarta tenni. Budára, az ország központjába helyezte a Helytartótanácsot, a Kamarát és a Főhadparancsnokságot, mint fő hazai kormány székeket. 1790-ben Budán ült össze az ismét egybehívott rendi országgyűlés, így ekkor már gyakorlatilag is az ország egyik jelentős városából annak kormányzati székhelyévé emelkedett. Már ekkor felmerült, hogy a kormány székeket a továbbiakban Budáról Pestre helyezik, de csak a Királyi Kúria került át 1791-ben.

Pest II. József idejében egy spontán módon formálódó település szerkezetét mutatta. A Belvárost külvárosok övezték (Terézváros, Józsefváros, Ferencváros), nagyjából a mai Nagykörútig illetve a városárokig (mai Rottenbiller utca – Hámán Kató út vonala) történt beépítéssel. Egyedül észak felé, a későbbi Lipótváros helye maradt beépítetlen.

A Lipótvárosra 1787-ben Schilson János kamarai adminisztrátor készített házhely-felosztási tervet egy nagyméretű piactérrel. Ezt az új városrészt, az alakulóban lévő Újvárost, a későbbi Lipótvárost – amelyet egy szabályos derékszögű utca- és térháló jellemzett – II. József északon a katonai célú Új-épület hatalmas épülettömbjével zárta le (mai Szabadság tér), megakadályozva ezzel hosszú időre a város északi irányú terjeszkedését.

Az Újváros (a Belváros nyúlványaként) a kezdetektől fogva a Belváros szerepkörének kibővítését szolgálta.

A Lipótváros rendezési terve, 1789-ben rajzolta Balla Antal Schilson János terve szerint. Az eredeti: 1787, Schilson, MNL C 51 Civ. 1787. fons. 25. pos.16



PEST ELSŐ SZABÁLYOZÁSI ÉS SZÉPÍTÉSI TERVE (1805–1808)

1796-tól Habsburg József foglalta el az ország nádori székét mintegy 50 éven át. Kiemelkedő szerepe volt Pest kulturális és gazdasági központtá fejlesztésében. 1801-ben javaslatot tett a város rendezésére és szépítésére. Megbízta Hild János építőmestert a rendezési terv elkészítésével, és 1805-ben I. Ferenc király elé terjesztette városrendezési javaslatát. A jóváhagyás után a város egyedül a rendezés főbb szempontjait határozta



Pest rendezési terve, 1805, Hild János, MNL S70 No. 129/1-3

meg. Ennek alapján 1808-ban a nádor irányításával elkészült a Szépítési Terv, amelyet a király el is fogadott. Megvalósítását tíz évre tervezték.

A terv a város addigi utcaszerkezetének megtartásával az utcák egységesítését javasolta (utcák szélesítése, kiegyenesítése). A Belvárosban egyedül a szervita-együttes helyén kialakítandó térrel akarta lazítani a szövetet, valamint elbontatni a fejlődés útjában álló építményeket (városfal, városkapu, színházrondella, vágóhíd, hajóhivatal, lövölde). Fontosnak tartotta a Duna-part szabályozását (Duna-parti sáv feltöltése, kikövezése, kiépítése, házsor kiegyenesítése), valamint a Belvárosban és Lipótvárosban a csatornák földalatti vezetését. A városközpont területi növelésére, áthelyezésére hozták létre az Újvárost. Modern, szabályos osztása már II. József idejében megkezdődött. A nádor ezt folytatta, az új vásártér (mai Erzsébet tér) közelében újabb teret (mai József nádor tér) nyitott, megteremtve a Belváros szomszédságában kialakuló gyönyörű térrendszer (mai Erzsébet tér – József nádor tér – Vörösmarty tér) lehetőségét. A Belváros közvetlen közelébe került a színház és a Vigadó is. Attól északra a feltöltött és szabályozott Duna-parton fasorral ellátott sétány és új házsor kialakítását tervezte. Ez azonban csak jóval később valósult meg, sétány nélkül.

A külvárosokban (Terézváros, Józsefváros, Ferencváros) a városszépítés mellett fontos szempontként jelent meg az egészségügyi helyzet javítása. Az utcák szabályozásán túl (kiegyenesítés, keskenyítés, fasor telepítése) probléma volt a vásárterek szabályozása, de legfőbb gondot a természet legyőzése (futóhomok megkötése, mocsár lecsapolása) jelentette, ezért fasorokat, erdőt telepítettek, és házhelyet osztottak.

A külvárosokba tervezték kihelyezni a kereskedelmi, közlekedési, honvédségi és egyéb hasonló létesítményeket (Duna-parton: épületfa-kereskedők raktára, tűzifa lerakó, kikötő; Dologház, kaszárnya).

A városból kivezető jó utak építését is programba vette. A városárkon túl (mai Rottenbiller utca – Hámán Kató út vonala) a futóhomok azonban még nagyobb problémát jelentett, nemcsak a közlekedést hátráltatta, hanem a mezőgazdasági művelést is. A homokos terület részbeni felosztását tervezték (Váci útnál, Városliget mögött), a tulajdonosokat kötelezték, hogy a területüket fásítsák be.

A TERV MEGVALÓSULÁSA

A szabályozások végrehajtására, az építkezések szabályosságának az ellenőrzésére a nádor 1808-ban létrehozta a várostól függetlenül működő Szépítő Bizottmányt (1808–1860) és pénzügyi forrásként – a főleg ingatlanforgalomra támaszkodó – Szépítő Alapot. Létrehozásával a korábban több hivatal alá tartozó szerv helyett egyetlen kézben futottak össze a pesti építkezések számai. A város fejlesztését és az építkezéseket a nádor felügyelte. A terveket engedélyeztetni kellett. Az építkezést csak céhtag vezethette, aki a kivitelezésért is felelősséget vállalt. (Budán 1810-től, Óbudán 1861-től a városi igazgatás kereteiben működött építési bizottság.)

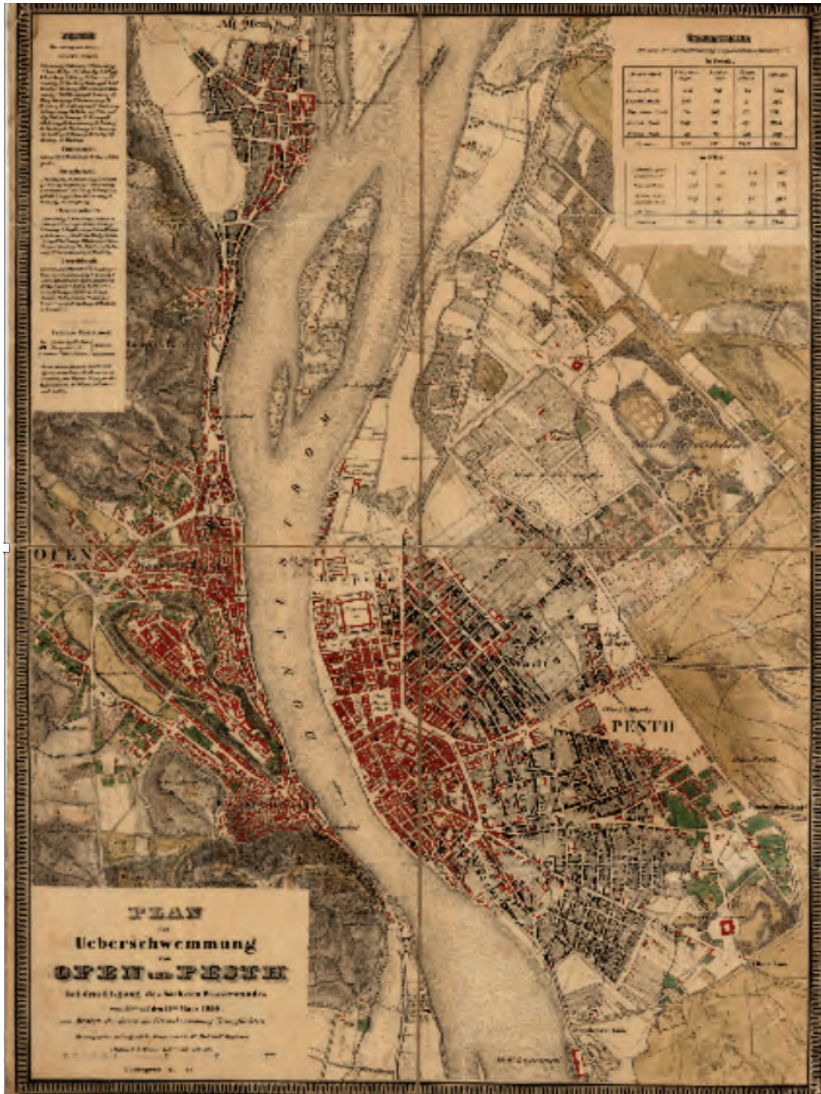
A városi építkezések ezután terv szerint, szabályozott formában, kontrolláltan folytak. Az építési engedélyek elbírálásánál főleg a házak küszöbmagasságát, tűzfalakat

takarását, rizalitok kiugrását, és a kivitelezés felelősségét ellenőrizték. De József nádor elképzelésének csak mintegy egyharmada valósult meg, pénz hiányában. A városárkon belül történtek újabb beépítések a régi felosztások megtartásával (dűlőutak, kertek, majortelkek, szántók). A Belváros inkább egyházi, kulturális és oktatási központ maradt, a gazdasági élet áttevődött az Újvárosba (Lipótvárosba). Az Újvárost széles utcák, nagy terek szép modern kétemeletes házak jellemezték, Pest úri negyedévé vált. Az 1830-as évekre már álltak a mai Széchenyi tér és Dorottya utca palotái, a Lloyd palota, a pesti kereskedelmi élet központja. A város legszebb részének tartott rakodó partot, a mai Széchenyi teret övező kétszintes épületeket 1822 és 1834 között építette a klasszicizmus meghatározó építész, Hild József. A földszinten íves, az emeleten egyenes-záródású nyílások egységes harmóniát biztosítottak, amit főleg a hajóval érkezők értékelték. Az Újépületen túl a kereskedelem és honvédség uralta a területet.

A külvárosokban, a városárkon belül, elegendő hely állt rendelkezésre a lakott terület növelésére. Az utcaháló és a beépítés különböző módon, de általában a helyi adottságok, a lakosság összetétele szerint, többnyire spontán módon alakult. Egyes intézmények létesítése bevonzotta a lakosság odatelepülését. Hild rendezési tervében – az Újvárostól eltekintve – alig jelent meg új tér kialakítása (Kálvária tér szabályozása), a ferencvárosi Templom (mai Bakács) tér az időszakunkban jött létre, a Hild-féle terven ugyan még nem szerepelt. A Terézvárosban, a városközpont és az új piactér közelébe többnyire kereskedők és kézművesek, Józsefvárosba inkább földművesek és napszámosok telepedtek a kőbányai művelhető területek közelébe. Terézváros szorosan simult a belvárosi beépített területhez, főleg itt és a külső szélen települtek lakosok. A Belváros közelében városias, sűrű beépítés (részben zárt soros, emeletes házak) illetve a vonalárok melletti marhavásártér közelében falusias beépítés alakult spontán módon. Józsefváros viszont kertes beépítéssel kapcsolódott és lassabban épült a belterülethez. Egy-két zárt soros beépítés mögött is hatalmas udvarok, kertek terültek el, ami később lehetővé tette a nagyobb intézmények (Füvészkert, Nemzeti Múzeum, Pesti Magyar Színház, Nemzeti Lovarda), majd a palotanegyed megtelepülését. A Rókus Kórház megépítése (1796) maga után vonta a környék beépülését. A hatvani (mai Rákóczi) út két oldalán, a városárk közelében fekvő homokos területen a 18. század végén még katonai építmények és vesztőhely állt. A századforduló táján azonban idetelepítették a marha- (paraszt), majd a lóvásárt, aminek hatására megindult a környék, a mai Rákóczi út beépítése, a négyzet alakú Újvásártér (mai II. János Pál pápa tér) kialakulása. Az Üllői út és Baross utca közötti terület (volt Mosel szántó és majorság) parcellázására, annak falusias beépítésére csak a tulajdonos halála (1803) után kerülhetett sor. A Ferencváros is hasonló módon formálódott, a belsőbb részén laza kertes beépítés maradt, a Rákosárkon túl ekkor alakult ki az utcahálózat, kis falusias házakkal.

A vonalárkon túl, a pesti határ lényegében lakatlan volt. Itt a legfőbb feladatot a futóhomok megfogása, a mocsarak lecsapolása, a városból kivezető utak megfelelő kiépítése, és a vegyes, lakott területekről kitelepítendő funkciók elhelyezése jelentette. A városba is behatoló futóhomok ellen az északi és északkeleti oldalon sikeresen védekezett a város: a Városliget kialakításával illetve a Váci út két oldalán történt intézkedésekkel (jobb oldalán az erdőtelkek kiosztásával, bal oldalán a szántóföldek helyén téglavető,

épületfa-kereskedők raktára, kijebb pedig majorságok létrehozásával). Hild rendezési tervében a Dunához közelebb szándékozott telepíteni a Váci utat, ezáltal elősegítve a város Duna menti, északi irányú terjeszkedését lakóterületi, illetve kereskedelmi és ipari célú hasznosításra. Ez nem történt meg, de 1830 körülre kiegyenesítették (szabályozták) és fákkal beültették. Ezzel megvetették a később kialakuló ipari negyed alapjait. A városból kivezető összes út kiépítése szerepelt a tervben, első helyen a Kerepesi út (1836-ig kiépült a mai Hungária körútig). A két oldalán kialakított törökőri szántóföldek és az 1820-as években telepített Pékerdő (mai Százados úti telep helye) szintén a futóhomok megállítást segítette. A Duna közelében déli irányba vezető Soroksári úton



Pest-Buda térképe az 1838. évi árvíz okozta épületkárok ábrázolásával, 1838, K. K. 5-ten Feldartillerie Regiment, BFL XV.16.d.241/4a



Pest szabályozási terve, 1839, K. K. 5-ten Feldartillerie Regiment, MNL S 68 X. No. 8

lehetett megközelíteni több katonai intézményt, majd 1827-től a Lóversenyteret, így korszakunkban ezt is kiépítették és fásították. A városárkon túlra kikerültek a temetők, a sertésólak és -szállások (Üllői úttól délre). Befejeződött a pesti határ mocsarainak a lecsapolása (utolsóként az Üllői út környékén).

A pesti határ délkeleti részén mészkőbányák és szőlőhegyek szolgálták a város lakosságát. A Kőbányának elnevezett lakatlan városrészben ebben az időben egyre több présház és nyaraló épült, kertvárosias kialakítással.

KÖZÖNSÉGES ÉPÍTÉSI RENDSZABÁS SZABAD KIRÁLYI PEST VÁROSÁRA NÉZVE.

KÜLÖNÖS ÉPÍTÉSI RENDSZABÁS PEST KÜLVÁROSAINAK SZÉLSŐ RÉSZEIRE, 1839

1838-ban nagy árvíz vonult végig a Dunán és elsősorban a pesti oldalon okozott nagy katasztrófát a lakosságnak és a városnak. Lényegében a teljes beépített terület elöntötte, a házak nagy részét elpusztította. Egyidejűleg azonban lehetőséget adott egy korszerűbb városszerkezet és épületállomány felépítésére. Sokkal kevésbé okozott károkat a hegyvidék jellemezte budai oldalon. A Duna közeli házaknál: délen a Gel-lérthegy lábánál, északon pedig Újlakon (Margitszigettel szemben), valamint a beépített Óbuda

peremén eredményezett jelentős veszteséget. Ezek a súlyos tapasztalatok be-bizonyították, hogy az építésügyben komoly, kötelezően betartandó előírásokra van szükség.

A nádor már 1827-ben készítettett egy építési szabályzatot bécsi mintára (Közönséges Építési Rendszabás, 1827), a város azonban még az árvíz után sem tartotta fontosnak az alkalmazását. Az újjáépítés során megalkotott ideiglenes építési szabályzat elsősorban az építőanyag-használattal foglalkozott (pl. vályog nagyon korlátozott használata). 1839-re készült el a *Közönséges Építési Rendszabás Szabad Királyi Pest Városára nézve a hozzátartozó szabályozási térképpel (Pestnek rajz-terve 1838dik Vizáradat következtében munkába vett Rendezésével együtt, hivatalos kutfők után ki adatott köz költségen A viz áradat által szerencsétlenültek Javokra)*, valamint külön a külsőbb részekre vonatkozó *Különös Építési Rendszabás Pest Külvárosainak szélső részeire*. Így született meg Pest város első építési szabályzata.

A közönséges szabályzat nagyjából a mai Nagykörúton (Terézvárosban az ettől beljebb eső Nagymező utcán) belüli részre volt érvényes (a Váci gáttól – mai Váci út belső szakaszától kezdve – a Nagymező és Kismező utcákon, Rákóczi út egy szakaszán és a Rákos-árkon belül fekvő területére).

Ezen belül megkülönböztette a belvárost (Belváros-Lipótváros) és az akkori külvárosok belső részét a fent említett határokon belül. Az ettől kifelé eső részre alkották meg a különleges szabályt, mely enyhébb előírásokkal, de lényegében a közönséggel egyező volt. A szabályzatok három részre tagolódtak, 51 illetve 34 paragrafussal.

A szabályozási tervben az utcaszabályozásokon túl városrészenként új központi teret terveztek (Terézvárosban Hermina tér, mai Erzsébetvárosban István tér, Józsefvárosban Rákóczi tér, a Ferencváros belső részén Bakács tér szabályozott formában és a külterületén Ferenc tér). A vonalárkon (mai Rottenbiller utca, Fiumei út, Hámán Kató út) belül, annak szomszédságában mindegyik külvárosban nagy területeket jelöltek ki beépítésre, elsősorban északon és délen. Mindkét irányban védőgátakat terveztek és meg is valósították (az északról érkező nagy víz felfogására és délen az ívesen kanyarodó folyam elterelésére). A beépítés azonban lassan zajlott. A városegysítés időszakára is csak hézagosan épült be, a Lipótváros a mai Szent István körútig iparnegyeddé, a többi helyen lakóterületté vált.

PEST ELSŐ ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATA (közönséges, különleges)

I. Építés megkezdés előtt tartandó szabályok (1–10. § és 1–8. §)

- engedélyezés
- szomszédok jogai
- szabályozás, kisajátítás
- kitűzés

II. Építkezés (11–48. § és 9–31. §)

- építés előtti és alatti kiviteli szabályozások
- önálló épület
- épületmagasság
- anyag és szerkezet
- csatorna, víz
- földszint kialakítása
- lépcső
- lakás kialakítása
- ablakok közti pillér

wc, fűtés
fáfödém, tetőszerkezet
ereszcsatorna
épületrészek az utcavonalon túl
díszítés, színezés
építés ellenőrzése

III. *Építés után tartandó szabályok (49–51. § és 32–34. §)*
építésrendészeti, kémény- és egészségügyi ellenőrzés

A szabályzat építésbiztonsági, egészségügyi és némileg városképi előírásokat tartalmazott. Az építést engedélyhez kötötte, szakember kivitelezhette. Önmagában szilárd épület; megfelelő falvastagság (felső szintektől lefelé növekedjen), anyag, pinceboltozat; ablakkal kevésbé gyengített falak, maximum három emelet volt előírva. Városképi okokból kiköthettek minimum emeletszámot is. Az árvíz miatt emelt padlószint és korlátozott pincemélység volt az elvárás. Zsindelyfedést nem lehetett alkalmazni (kivéve a külvárost). A lakások méretét és komfortját is szabályozták (belmagasság minimuma, A „*kellően tágas*” lakás és udvar, minimum szoba-konyha-kamra és minden lakáshoz lehetőleg épületen belül árnyékszék, pincében és padláson lakás megtiltása). A külvárosok külső szélén az előírások kevésbé voltak szigorúak, pl. kisebb belmagasságot írt elő, szoba-konyha meglétét, de min. 4,8 m szobaszélességet.

Az előírt emelt padlószint betartása érdekében – meghatározott rendben – megkezdtek az utcák, terek feltöltését a *Feltöltési Szabályzat* (1839) figyelembevételével. Az újjáépítés tehát elősegítette a lakóterületek sűrűbb beépítését (magasabb házak, nagyobb alapterülettel) és terjeszkedését, valamint az ipar és közlekedés fejlődését (gyártelepek kialakulása, vasútvonal épülése). Alapjában azonban nem történt radikális változás a város szerkezetében. (Az árvíz utáni radikálisabb beavatkozás szép példája a Pestközeli Csepel falu újjáépítése.)

1840 novemberében egy szabály gyanánt (11. §) szolgáló rendeletet bocsátott ki a nádor német nyelven Grundsätze címmel, amely a szomszédok közötti határvillongásokat és építkezési viszonyokat, valamint a szolgalmi kérdéseket szabályozta – melyet az akkori budai cs. kir. országos építészeti főigazgatóság dolgozott ki.

Nagyon fontos lépés volt – mégha egy katasztrófa árán is – az első építési szabályzat megszületése. Országh Sándor (1870-től FKT osztályvezetője) mintegy fél évszázad múlva kritikusan megállapította, hogy a szabályzat számos pontját kifejezetten az árvízi katasztrófa hozta életre.¹ Nem foglalkozott igazán városrendezési kérdésekkel, valamint a lenullázódott külterületen egy új, észszerűbb telekkiosztással. A nagy telkeken alakult ki a későbbiekben a sajátos budapesti többemeletes, belső udvaros bérházak rendszere. (Városképileg egységes, elegáns bérházhomlokzatok jelentek meg, az udvari lakások azonban a függőfolyosóra nyíltak és csak az udvar felől kaptak természetes megvilágítást.) Az árvíz felhívta a figyelmet a part szabályozásának szükségességére is. Széchenyi István tanulmányt készítettett a pest-budai Duna-szakasz partjainak kiépítésére. Az 1848 elején benyújtott tanulmány megvalósulását azonban megghiúsították a szabadságharc eseményei. A későbbiekben a csatornákról, valamint az utak és járdák kövezéséről is készültek szabályzatok (1847, 1861). A *Közönséges építési rendszabás a szabad királyi Pest városára nézve* változatlan tartalommal 1863-ban újra kiadásra került.

AZ 1850-ES ÉVEKTŐL A KIEGYEZÉSIG

A szabadságharcot követő Bach-korszakban erőteljesen visszaesett az építési kedv. 1855-ben a Szépítő Bizottmánytól a városrendezés-építés ügye átkerült a városi tanácshoz, vagyis a függetlenségét elvesztette. A Városi Mérnöki Hivatalból alakult Városi Építési Hivatal bővített hatáskörrel működött (építhetőség, középítkezések irányítása, építésrendészet). A városhoz került a Szépítési Alap is. Az 1860-as években egyre jobban széttagolódott a város építésének ügye.

A három városban külön működtek bizottmányok, de Pesten azon belül is egyre több albizottság létesült az egyre összetettebb feladatok ellátására. A városépítésben Pesten továbbra is a Hild-féle szabályozási terv, Budán viszont a földrajzi adottságok és a kialakult úthálózat volt a meghatározó.

Az 1850-es években lassú ütemben induló építkezést követően az 1860-as évek közepére hatalmas lendülettel nőtt az építési tevékenység. Buda és Pest kapcsolatát erősítette, valamint a Pest felől érkező áruk útját megkönnyítette a Lánchíd (1849), az Alagút (1855) és a Kis-Gellérthegy alatti vasúti alagút kiépítése, megteremtve a keletnyugat irányú várostengelyt. Pest felvirágzó gazdaságának fő eleme a kereskedelem volt, amelyhez szervesen kapcsolódott a dunai olcsó, tömeges áruszállítás. A Lánchíd pesti hídfőjénél formálódó kereskedelmi központ meghatározó része volt a kikötő. Az osztrák Dunagőzhajózási Társaság 1857-ig gőzhajózási monopóliumot élvezett. 1853 és 1857 között kiépítette a Duna-partot a Lánchíd környékén. 1859 és 1866 között ezt a munkát Pest város folytatta először észak, majd déle felé (a Duna rakpartjai a folyó teljes hosszában az 1870–80-as években épültek ki). 1865–66-ra készült el itt a rakpart Reitter Ferenc, az Országos Építészeti Igazgatóság főmérnökének vezetésével. A rakpartok kiépítése jelentette a kor legnagyobb és talán legszükségesebb városrendezési munkáját, és nemcsak az árvízvédelmet, a folyami hajózást szolgálta, hanem a feltöltött terület beépítése megteremtette a város egyik legértékesebb teleksorát az Aldunasoron (mai Lánchíd és Erzsébet híd között).

Pest város tanácsa az *„Aldunator beépítését mind kereskedelmi s pénzügyi, mind szépiészeti s egészségi szempontból szükségesnek nyilvánította”*, bár a terv a lakosságnak nem tetszett egyértelműen. Táncsics Mihály például a kevésbé jövedelmező sétány kialakítását javasolta. Az Aldunator palotáinak építése azonban még e korszakban megkezdődött és a kiegyezés után fejeződött be (1866–1872), nem egy nagyobb városrendezési koncepció részeként, hanem a Duna-part kiépítésének következtében. A meglévő, Duna-parti klasszicista házsor elé az újonnan feltöltött Duna-partra egy újabb, négyemeletes, egységes neoreneszánsz palotasor került (mára csak a Thonet-udvar maradt meg). A házsor két vége pedig két újabb térnek, az Eötvös és a Petőfi térnek alkotta egy-egy térfalát. Az érett historizmus első nagyobb épületegyüttese volt a kiegyezés utáni magyar fővárosban. Az Aldunatorra olyan épületek kerültek, amelyek szorosan kapcsolódtak a rohamos fejlődéshez, így a tőzsde, a biztosító székház, de a szálló is.

A legértékesebb belső városrészekben (Belváros, Lipótváros, Terézváros legbelső része) a meglévő 1–2 emeletes klasszicista házakra új emeleteket húztak illetve új 3–4 emeletes házak készültek. A városfejlődés következtében megjelentek az új közlekedési,

kereskedelmi, ipari létesítmények (pályaudvar, raktár, áruház, gyár), a város peremén gyártelepek kezdtek alakulni. A városban egyre jobban koncentrálnak országos funkciók és szerepkör kiszolgálására fokozatosan kiépültek a leghangsúlyosabb és legjelentékenyebb épületek (Akadémia, Tőzsde, vasúttársaságok és biztosítók székháza, Fővámszolgálat, Főposta, egyetem és minisztériumi épületek, hatalmas templomok: Bazilika, Dohány utcai zsinagóga), illetve a hozzákapcsolódó rétegek nagyszabású palotái, bérházai. A városiasan beépített terület elérte, sőt túllépte a későbbi Nagykörút vonalát és terjeszkedett a kivezető utak mentén, egyedül az északi irányban fogta vissza még mindig az Újépület tömbje.

A pesti külvárosok nagy része azonban maradt külvárosias (földszintes házak, raktárak, műhelyek, majorok, és a későbbi Nyugati pályaudvar által elvágva gyárak, malmok, fatelepek). Budát többnyire szintén a falusias beépítés jellemezte, a mai Lágymányoson mocsaras, Kelenföldön szikes rétekekkel. A Budai hegyvidéket kirándulók kezdték látogatni, betelepülése a 18. század végétől indult meg, de szilárd anyagú nyaralók csak az 1840-es évektől épültek (Svábhegyen és Zugligetben nagyobb parcellázás segítette), az 1850-es évek végén már településcsoportok is kialakultak. Buda városfejlesztési javaslatában (1860-as évek közepe) már megjelent a hegyvidéki vízvezeték kiépítésének a terve és a közlekedés is viszonylag hamar megoldódott (omnibusz, Buda legelső lóvasútvonalainak egyike-1869, fogaskerekű-1872).

A város pereme lakatlan és jórészt műveletlen volt. A városhatáron túli falusias, teleszerű településeket nagy lakatlan sáv (homokos puszták, illetve hegyek) választotta el Pest-Buda lakott területétől. A város fejlődése segítette a kapcsolódó területek formálódását. Nyaralók, villanegyedek illetve telepek alakultak ki. A városból menekülő jómódúak nyaraló vagy villanegyedbe, a Pesten boldogulást kereső szegényebb vidékiek pedig a városszéli telepekre költöztek. Az itt meglévő parasztlakosságú falvak városiasodása lassan indult be. Pest további fejlődésével kialakuló ipari-mezőgazdasági elővárosi övezet azonban megakasztotta a nyaralók virágzását. A kicsit távolabbi helyek fejlődését pedig elősegítette a jó közlekedési kapcsolat (pl. lóvasút Újpest felé 1866-tól, majd Rákospalota felé 1869-től).

A VÁROSEGYESÍTÉS ELŐTT

REITTER FERENC ÉS ANDRÁSSY GYULA ELKÉPZELÉSEI

A város nagymértékű gazdasági fejlődése, a nemzeti piaci központ egyre több funkciójának ellátása következtében erőteljes polgárosodás játszódott le. Az egyre jobban urbanizálódó város hatalmas építési igénye, mennyiségi és minőségi (építészeti, városképi, technikai) változása halaszthatatlanná tette egy modern városrendezési terv elkészítését. Reitter Ferenc mérnök 1851-től húsz éven át a Helytartóság műszaki igazgatóságán a középítési osztályt vezette. A főváros területén fölmerülő építési ügyekben mérvadó volt a véleménye. Az 1860-as évek elején kidolgozta a főváros építési ügyrendjét és szabályait, a budai vár és a város rendezésének és szépítésének

tervét. Átfogó rendezési elképzelése a két várost összekapcsoló közlekedési rendszer kiépítésére, egyúttal az árvízvédelem biztosítására épült (északon és délen Duna-kikötő és híd vasútvonallal a pesti és budai pályaudvar összekötésére, a budai hegyekbe (Zugliget) szárnyvonallal).² A Duna-partok szabályozásán túl a soroksári Duna-ág torkolatát Pest fölé akarta helyezni és egy hajózható csatornát átvezetni a városra.

A kiegyezés után miniszterelnöki székbe kerülő Andrássy Gyula a Monarchia magyar felét erősíteni szerette volna. Ebben döntő szerepet szánt az (egyesített) főváros fejlesztésének, így Pest-Buda reprezentatív nagyvárossá történő kiépítésének. Célja volt a városok központi gazdasági funkcióinak a működtetése, a város gazdasági központtá válása. Az országos szerepkört alapvetően kormány szintű beruházással és levelezéssel, de a városok bevonásával gondolta megoldani.

A miniszterelnök javaslatára 1868 júniusára Buda és Pest összeállította a városrendezésre vonatkozó javaslatait. Buda szépítési és építészeti bizottsága a főkapitány elnöklete alatt a főmérnökből és néhány városi képviselőből állt. Pesten az 1839. évi szabályzat és az 1840. évi rendelet volt sokáig érvényben.³ A két város egybehangzó alapelveként a városok együttes működésével az alapvető műszaki és gazdasági feladatok elvégzését javasolta (rakpartok, kikötők, hidak, budai vár demilitarizálása, hajózható csatorna Pesten, a csatornázás és vízvezeték kiépítése és a zöld területek hasznosítása Budán). Buda városának nem voltak anyagi forrásai. Pest az előtte álló urbanizációs feladatok megvalósításához jóval nagyobb saját erőforrással rendelkezett, de éppúgy a kormány támogatására számított.

Andrássy Gyula az addigi tervszerűtlen városépítéssel szemben – a város történetében először (1868) – valódi nagy és átfogó léptékű városrendezési, a város szerkezetét és működését mélyen érintő koncepciót fogalmazott meg (övezetekre bontás külön ipari övezettel, reprezentatív út a városközponttól a Városligetig, ennek feltételeként új kisajátítási törvény kormány által garantált kölcsönrel). A kiváló politikus és mérnök együttműködésének eredménye hamar megmutatkozott. Reitter Ferenc intézkedési terve (Lánchíd megváltása, új hidak emelése, Duna szabályozása, új közlekedési fő utak nyitása) 1870–71-ben törvényerőre emelkedett. A szükséges pénzt kormánykölcsönből és a szabályozás után befolyó (híd-és rakpart jövedelme, telkek eladása, terjedék eladása) összegekből biztosította. A munkálatok irányítására létrehozták a fővárostól függetlenül működő Fővárosi Közmunkák Tanácsát (FKT), aki a Fővárosi Pénzalapot is kezelte (1870. évi X. tc.). Feladata volt többek között:

- az egész fővárosra, vagy egyes városrészekre kiterjedő szabályozási munkák előkészítése, tervek készítése
- a tervekhez kapcsolódó pályázati programok kidolgozása, tekintettel a két város jövőbeli terjeszkedésére, a szükséges közütemények, ipartelepek, munkás-telepítvények, közterek, parkok, mulatóhelyek stb. elhelyezésére
- az egész fővárosra vagy egyes városrészekre kiterjedő nagyobb szabályozási munkák végrehajtása, közvetlen vezetése alatt, vagy társulatok, vállalkozók által

- a városi tanácsnak középítési bizottsága előterjesztései alapján hozott határozatait a FKT-nek jóvá kellett hagynia, vita esetén a belügyminiszter döntött
- az FKT által elfogadott szabályozási terveket kellett betartani a végleges szabályozási terv elfogadásáig
- építési engedélyt a főváros (középítési bizottság) engedélyezi az építésügy szabályozásáig, másodfokon FKT, harmadfokon a belügyminiszter az építési ügyet szabályozó javaslat kidolgozása.

A FKT a megalakulása után hatalmas lendülettel fogott a munkának, megvolt az összes feltétel ehhez: megfelelő történelmi időpont, kormányzati támogatás (elvi és anyagi), megfelelő szaktudás, gyors döntéshozás a magasabb szinten is.⁴

A Közmunkatanács városfejlesztési programjának legfontosabb elemei:

- közegészségügyi feltételek (csatornázás, terek és széles utcák, hogy minden lakás fényhez és levegőhöz jusson)
- közlekedési feltételek
- területfelhasználás (funkciók elkülönítése, kereskedelmi és közlekedési területek összekötése, lakóterületek kellő – tömör és laza – beépítettsége)
- középületek megfelelő telepítése és kialakítása
- szabadidő létesítményei (szórakozás, kultúra, zöld, sport).

Ezt a komplett célkitűzést egészében, összehangolva, a köz- és magánérdekek figyelembevételével akarta megvalósítani. Ehhez a legfontosabbnak határozta meg az általános szabályozási és beosztási terv megalkotását. Egyidejűleg FKT elkészítette a városrendezési terv alapját is képező legfontosabb rendezési elképzelések terveit: Duna szabályozása, a Sugárút, a Nagykörút és a Margit-híd építése. 1871-ben hatalmas lendülettel indultak és szinte egy időben zajlottak e munkálatok, ami napjainkig meghatározta a város szerkezetét és működését.

BUDAPEST ÁLTALÁNOS SZABÁLYOZÁSÁNAK ÉS BEOSZTÁSÁNAK TERVEZETE

1871 elején pályázatot hirdetett FKT *Budapest általános beosztási és szabályozási tervére*. A kiírási program szerint megoldandó feladatok:

- főforgalmi vonalak tervezése és a már meglévőknél, tekintettel az ipar és kereskedelem igényeire, célszerű és könnyű kapcsolatba hozatala
- terek kijelölése
- Budapest környezete és előrelátható kiterjedése
- az egyes utak és utcák fekráji szabályozása és irányulása
- nyilvános épületek elhelyezése (országház, miniszteri épületek, törvénykezési paloták,
- laktanyák, opera, színházak, tudományos épületek, például: gimnáziumok,



Pest szabályozási tervének részlete, 1872, Halácsy Sándor, BFL XV.16.b.221/33-6



Buda szabályozási tervének részlete, 1876, FMH, Marek János, BFL XV.16.a.201/18-3

beépített külterületekre, azon belül is a vasúttól északra eső Külső-Lipótvárosra és a vasúttól délre eső többi városrészre. A Lipótváros külső részét már az 1839-es rendezési terv is külön kezelte. A tervezésnél figyelembe vették a lakosság gyors növekedését, az ipar és kereskedelem nagyfokú fejlődését, a megnövekedett közlekedési igényeket.

Buda és Óbuda szabályozási terve – felmérés híján – később készült el és akkor is csak a lakott belterületekre, illetve Kelenföldre (Buda: 1876, majd Óbuda: 1878⁷, előtte 1857-ben készült egy szabályozási térkép a belterületről). Az óbudai terv szerény

megoldását FKT azzal indokolta, hogy a városközponttól távol esik, ezért itt nem jöhet szóba nagyszabású megoldás, csak az utcák szabályozása. Ezek jellegzetes 19. századi szabályozási tervek, amelyek az útvonalak meghatározásával a közterület elkülönítették a magántelkektől, valamint néhány középület, közlétesítmény helyét is kijelölték. A szabályozási tervek – az igények szerint állandóan módosultak, de nem jelöltek ki kereteket, távlati megoldást. „*A megállapított szabályozásokat kitüntető terv.*” *közkezen forog s minden könyvtárúsnál megkapható*” – írta Ország Sándor 1882-ben.

ÁTTEKINTÉS AZ 1868–1873 KÖZÖTTI KÜLÖNLEGES IDŐSZAK FŐBB ESEMÉNYEIRŐL

1873-ban Pest, Buda, Óbuda valamint a József főherceg által birtokolt Margitsziget egyesítésével megalakult Budapest. A város egyesítését megelőző néhány évet hatalmas volumenű döntések, törvények, gyorsan végrehajtott munkálatok jellemezték. Ezek eredményei a mai napig meghatározzák a város alapstruktúráját.

<i>IDŐPONT</i>	<i>ESEMÉNY</i>	<i>MEGJEGYZÉS</i>
1868 júniusa	Pest és Buda város előterjesztése Buda-Pest szépítése tárgyában	Budapesti Közlönyben jelent meg
(LVI. tc.)	<i>Törvény a kisajátításról (országos vagy városi közérdek alapján megítélendő)</i>	közlekedési miniszternek és a városi hatóságnak van kisajátítási joga
(LVII. tc.)	<i>Törvény Pest legfontosabb középítkezéseire felveendő kölcsönről</i>	
1869. X. 23.	testvér fővárosok szépítési és szabályozási ügye, végrehajtó: kormánynak alárendelt szerv	Andrássy előterjesztése a minisztertanács felé
december	Reitter Ferenc intézkedési terve és költségvetése az egységes fővárossá fejlesztéshez. Javaslat egységes és megváltoztathatatlan szabályozási terv elkészítésére (tartalma: városok felmérése, Duna-part szabályozása, két közúti és egy vasúti híd, Lánchíd megváltása, Kis- és Nagykörút, Sugárút, Rákóczi út, Baross utca megteremtése ill rendezése). Ezek kormányfeladatok az önálló Fővárosi Szépítő Tanács irányításával.	Andrássy megbízásából készül az emlékirat
1870. III. 12.	szereplés kölcsönkötvény átvételére (magyar kormány és egy francia-osztrák pénzcsoport között)	

<i>IDŐPONT</i>	<i>ESEMÉNY</i>	<i>MEGJEGYZÉS</i>
május (X. tc.)	<i>Törvény a Duna szabályozásáról, új közlekedési főutak és hadak létesítéséről. Ehhez Pénzalap létesítése, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának felállítása)</i>	
június 23	<i>FKT megalakulása</i>	
(XXX.tc.)	<i>Törvény a Lánchíd megváltásáról</i>	
ősz	Buda városfelmérésnek előkészítése	
ősz	Lánchíd megváltása	
október	ideiglenes építési utasítás megszületése	
november	FKT tervezete és költségterve a Sugárútról	
november	Duna-szabályozás terve	a kormány beterjesztése a képviselőháznak
(LX. tc.)	<i>Törvény a Sugárút költségfedezetéről</i>	
december	városrendezési pályázat szempontjainak közzététele	
1871	Sugárúti építés előkészítése elindul (egyezségek, kisajátítások előkészítése)	FKT-nak nincs kisajátítási joga – ez nehezít
március	<i>Budapest főváros általános városrendezési pályázatának kiírása november 1-i határidővel</i>	
	Margit híd tervezésére nemzetközi pályázat	
(XLI. tc.)	<i>Törvény Pest legfontosabb középítkezéseire felveendő kölcsönről</i>	
július 10. (XLII.tc.)	<i>Törvény a Nagykörútról és az építkezések adómentességéről</i>	
aug-szept	FKT kisajátítási tervének jóváhagyása	közlekedési miniszter joga
szeptember (1876-ig tart)	Duna-szabályozás kivitelezését elkezdí a Bécsi Általános Építőtársulat	cél: árvízvédelem, és kereskedelmi kikötő létesítése
	Sugárút építése előtt kisajátítások indulnak, építésszek megbízása sugárúti házak tervvázlatának elkészítésével	

<i>IDŐPONT</i>	<i>ESEMÉNY</i>	<i>MEGJEGYZÉS</i>
december	városrendezési pályázat eredményhirdetése	10 pályamű (I. Lechner Lajos, II. Feszl Frigyes, II. Klein és Fraser)
1872	Nagykörút kivitelezése indul (a nyomvonal még nincs felszabadítva, de már indul az építés!)	
március	Sugárút Építő Vállalat megbízása az útvonal (fő út, mellékutak) kiépítésével 10 év alatt	
(IX. tc.)	<i>Törvény a pesti pályaudvarokat összekötő vasútvonal és a déli összekötő vasúti híd építéséről</i>	
	Sugárút közműtervek, bontás indul, építkezés indul	
augusztus	Margit híd építése indul	
	<i>Pest városrendezési tervét elkészíti FKT</i>	
december (XXXVI. tc.)	Törvény a városegyesítésről	
1873. jan. 1.	Budapest létrejön	
	a sugárúti telkek átírása FKT nevére, a sugárút megnyitása a mai Jókai utcától kifelé, bontás, építés	
január	szerződés Lipótváros és Terézváros összekötésének megoldására (mai Ferdinánd híd és a Dózsa György úti aluljáró)	FKT, MÁV és Pest szerződése

AZ 1894. ÉVI SZABÁLYZAT ELŐZMÉNYEI (1870–1894)

„...ha a belügyminiszternek mostani erélyes intézkedése közbe nem lép, könnyen megeshetik vala, hogy a főváros a maga egészében előbb épül fel, semmint a fővárosi építkezések mikéntjét szabályozó statumm megalkottatik” – írta a Magyar Közigazgatás 1892-ben.⁸

1. PEST VÁROSA SZÁMÁRA TERVEZETT ÚJ ÉPÍTÉSI RENDSZABÁLYOK (PEST VÁROS ÉPÍTŐ BIZOTTMÁNYA, 1870. FEBRUÁR)

Az 1870 februárjában – a Pest város Építési Bizottmánya által – készített szabályzattervezetet már júniusban, FKT megalakulásának hónapjában tárgyalta a közgyűlés. Ez a szabályzat még elsősorban biztonsági és egészségügyi megfontolásokon alapult. A telekalakítási kérdésekben minden esetben a hatóság egyedileg döntött, nem volt rá általános előírás. Azonban megjelentek benne a városszabályozást szolgáló szempontok

is. Meghatározta az utcák szélességi és hosszúsági méreteit, hosszabb utcát térrel kellett megszakítani. Foglalkozott a minimális telekméret, terjedék és kisajátítás kérdésével. Az utca szélessége határozta meg az épületek maximális magasságát. Négyemeletes házat csak legalább 15,20 m széles utcában lehetett emelni. Ezeket a szabályokat, melyek annak idején és még sokáig Európa legszigorúbb építési szabályai voltak, a telekspekulánsok és háziurak erőteljesen támadták.⁹ Szabadon álló építésnél az épület elhelyezése (szomszéd telektől mért távolság) a ház magasságától függött. A felsoroltak mind úttörő jelentőségű előírások voltak. A várost még nem osztotta övezetekre, de a vámvonalon túl enyhébb szabályok érvényesültek. A gyárakat már három kategóriába sorolta és a tűzveszélyes és bűzös üzemek elhelyezésére már Pest déli részét jelölte ki.¹⁰

Pest városa számára tervezett új építési rendszabályok 1870 (9. szakasz, 77.§)

- I. építési engedély
- II. telekosztás, telekszabályozás
- III. építésszek és építőmesterek díjazása (ez új)
- IV. az építkezés (végrehajtással kapcsolatos közbiztonsági és rendőri intézkedések, építőanyag, épületek és helyiségek magasságára, a pincére, kamrákra, pinceablakokra, nyílásokra, a falak vastagságára, földélszékre, főpárkányzatokra, földémszerkezetekre, lépcsők és folyosókra, kéményekre, a tetőzetre, istállók, árnyékszékek, házi csatornák, kutak, szökellékek, erkélyek, színezés stb-re vonatkozó műszaki, egészségügyi s tűzbiztonsági előírások)
- V. lakhatási engedély
- VI. szabályok hatósági végrehajtása
- VII. szomszédok közti határárkérdés, szolgalmi jog
- VIII. gőz vagy vízi erővel hajtott gyárak, üzemek
- IX. büntetés

2. IDEIGLENES UTASÍTÁS BUDA ÉS PEST VÁROSOK KÖZ-ÉPÍTÉSZETI BIZOTTMÁNYAI SZÁMÁRA, AZ ÉPÍTKEZÉS ÜGYÉBEN (1870. október,¹¹ 1894-ig érvényben volt)

A végleges szabály elfogadásáig – 1870. évi X. tc. 22–23 paragrafusa értelmében – FKT-nak átmenetileg is „szabályozási terveket, elveket és utasításokat” kellett megállapítania. Ez alapján a városok (középitési bizottságai) véleményezték az építési terveket és FKT pedig engedélyezte. A FKT tehát elkezdte az utasítás összeállítását. Bekérte a városok meglévő szabályzatait és azokat áttanulmányozta. Pest város februári tervezetét elfogadta ideiglenes szabályzatnak és kiegészítette egy egységes, a városokra vonatkozó ideiglenes utasítással. Ezt a rövid, néhány oldalas összeállítást megküldték a városoknak. A városépítés szabályozása ezután Pest város szabályzata és FKT ideiglenes utasítása alapján történt egészen 1894-ig. Emellett figyelembe vették olykor az addigi szokásokat és a véglegesnek szánt szabályzat tervezeteiben megfogalmazott új gondolatokat is.

- 1-ső a hatósági bírálathoz bocsájtandó építkezési tervek készítéséről
- 2-ik az utcák lejtésinti magasságáról, földszinti padozatról, kapu- küszöb- magasságról, lépcsők, földalatti helyiségekről, és régi épületek lényeges átalakításáról
- 3-ik a kiszökellésekről, lábzatokról
- 4-ik a házak magasságáról, könnyebbszerű építkezésekről, járdákról stb.

Az 1870. évi ideiglenes utasítás arra törekedett, hogy a rendezési terv megszületéséig a városszövetbe történő beavatkozások, építkezések ne akadályozzák majd a leendő szabályozások végrehajtását. Leírta az engedélyezési eljárást. Bármely építkezés (új, átalakítás, bővítés) csak az új szabályozási vonalaknak és utcaszinteknek megfelelően történhetett. Ügyeltek az épületek utcára nyúló részeinek a kialakítására. Az épületek magasságát az utcaszélességtől tették függővé, maximálisan négy emelettel. A könnyebb építési módot (falvastagság, szerkezet) bizonyos területekre korlátozták (gyár, nyaraló), előkészítve ezzel a leendő övezetes rendszert.

1871 júliusára módosult a Belvárosra vonatkozó korlátozás.¹² A kétemeletes (48 láb magas) házak építését addig az utcaszélességtől tette függővé. Ezután a Belvárosban bárhol épülhetett kétemeletes ház, de udvari szárnyat – egészségügyi szempontok miatt – az udvar méretétől függően lehetett felhúzni. Azzal indokolta az enyhítést, hogy rentábilisabb, az utcák itt többnyire keskenyebbek, a meglévő 3–4 szintes házak között zavaró az alacsony ház, és az itteni üzlettulajdonosok miatt sok lakás kell. A Nagykörút építésére vonatkozó törvény (1871) pedig előírta, hogy az épületek a szabályozási vonalra helyezendők, meghatározta a minimális telekméreteket és adómentesség biztosításával támogatta a négy emelet magas házakat. Ezek az előírások szintén úttörő jelentőségűek voltak. A Sugárutat az 1872-ben elkészült rendezési terv három részre szakasztotta, a külterület felé csökkenő emeletszámmal (3–4, 2–3, 1–2 emelet).

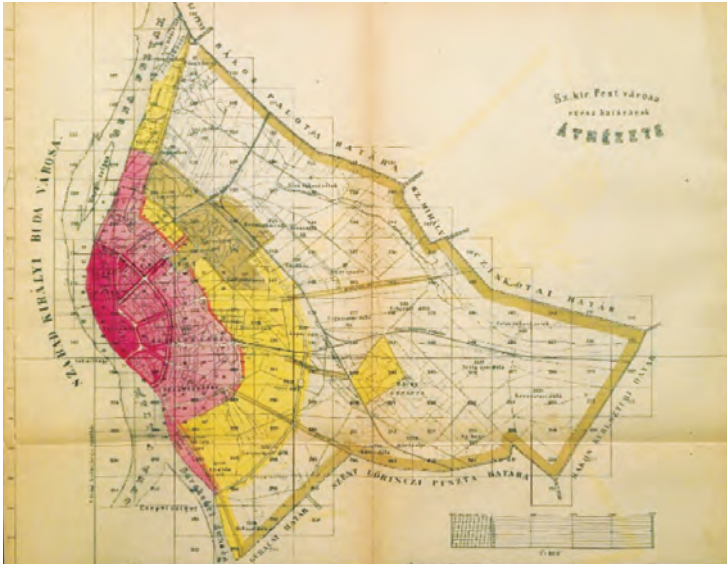
3. BUDAPEST FŐVÁROS KÖZÉPÍTÉSI RENDSZABÁLYAI, 1873 (TERVEZET)

Az ideiglenes szabályzat megalkotásával szinte egyidejűleg megkezdődött a végleges kidolgozása. FKT tanulmányozta a külföldi példákat (Párizs, London, Brüsszel, Bécs, Berlin, München, Hamburg, Hannover, stb.) 1872-re elkészült az általános szabályozási terv, majd 1873-ra a szabályzat tervezete 2 térképpel (14 fejezettel, 283 §), a fővárosi tanácsnak azonban egy kisebb átdolgozott változatot nyújtott be (17 fejezettel, 202 §).

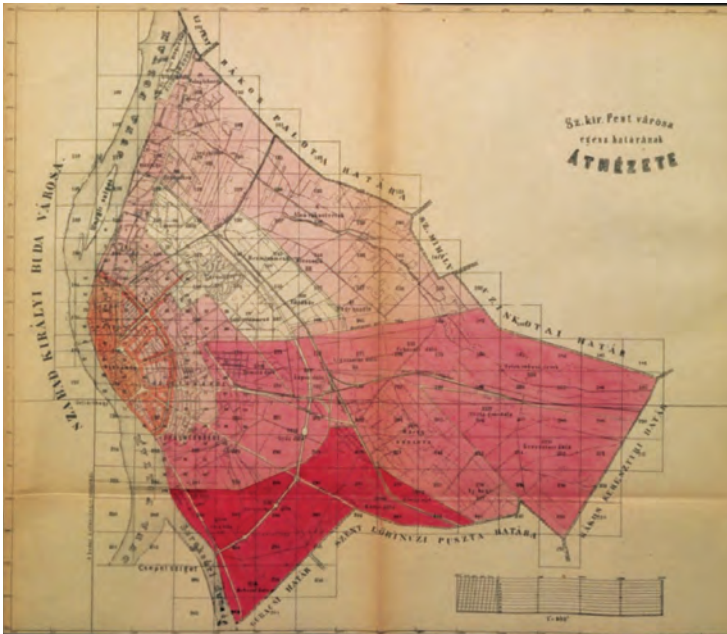
BUDAPEST FŐVÁROS KÖZÉPÍTÉSI RENDSZABÁLYAI, 1873

- I. Általános határozatok
- II. Az építési engedély elnyerése, illetve kiadásáról, az építés alatt és annak befejezte után szemmel tartandó szabályok és teendőkről, végre a főváros területének építkezési mód tekintetében öt övezetre felosztásáról

- III. Az általános szabályozási terv végrehajtásáról s jeleál az utca szabályozásokról, telekfelosztásokról, s a külterki új utak, utcák, és terek létesítésének módozatairól
- IV. Az épületek fekvése, állása és magasságáról
- V. Az építési anyagok és szerkezetekről
- VI. A tűzbiztonságról
- VII. Egészségügyi szabályok



Pest tervezett lakóövezeti beosztása, 1873, FKT, Budapest főváros középítési rendszabályai melléklete



Pest tervezett övezeti beosztása ipari gépek használata szempontjából, 1873, FKT, Budapest főváros középítési rendszabályai melléklete

- VIII. A szomszédok közti építkezési viszonyok
- IX. A gyárak és üzlettelepek építéséről
- X. A lakházak építésénél engedélyezett kedvezményekről
- XI. Csatornaépítési
- XII. Kövezés-, járdafektetés- és utépítési szabályok
- XIII. A légszuszbevezetéséről
- XIV. A vízvezeték bevezetéséről

Pest módosított övezeti beosztása, 1874. május, FMH, XV.16.b.221/17f



- XV. Az építési és házlakhatási engedélyekért, tervmásolatokért, stb. eljárásokért fizetendő díjakról, valamint az építésszek munkáinak jutalmazásáról
- XVI. a díjak, illetékek és birságok behajtásáról
- XVII. a szabályok végrehajtása tekintetében illetékes első és másodfokú, valamint a harmadfokú hatóságáról

A szabályozás főbb intézkedéseivel biztosítani akarták az általános városszabályozási terv megvalósítását:

- építési övezetekre osztás
- utcaszélesség megállapítása a szegélyező házak magassága alapján
- a főutak kövezési rendszerének meghatározása
- az új városrészekben szélesebb utak és terek a forgalom, világosság és átszellőzés biztosítására.

Emellett fontos cél volt a város egészségtelen működésének és a feltűnően nagy halálozási számnak a javítása (legyen az új házak kiszáradási ideje nyolc hét, a beköltözés előtt

egy hónap várakozási idő, pincelakás betiltása, csatornaépítés bevezetése, a főváros területének beosztása a gyárak elhelyezése szerint).

A szabályzathoz tartozó két térkép csak Pestet ábrázolta öt-öt övezettel (ekkorra még csak Pest felmérése készült el). Az övezetes szabályozás – bár ekkor még nem vezették be az övezet szót – csírájában itt jelent meg először. Az egyik térkép a teljes várost 5 lakóövezetre osztotta fel néhány kritérium alapján. A négy lakóövezetet a kifelé táguló gyűrűs körútrendszer (Nagykörút, mai Rottenbiller utca – Hámán Kató út, mai Hungária körút) választotta el. Ezen belül jobb övezeti besorolást kapott Kőbánya központja. A befásítási (IV.) övezetbe került a zöldebbnek szánt Városliget és környéke (valamint a szigetek, Budai hegység és a Városmajor), ide nem lehetett gyárat telepíteni. A másik térkép a várost szintén 5 részre tagolta a gyárak minősítése szerint. A két térkép területi beosztás nem egyezett minden esetben.

Az I. övezetben (Belváros, Lipótváros és a főbb belsőbb utak; Budán a Duna-part, Fő utca) a legkisebb teljesítményű gépeket engedték. Északról déli irányba egyre kellemetlenebb üzemeket lehetett működtetni. A harmadik körúton belül (Rottenbiller út –Hámán Kató út) és a Kerepesi úttól északra a gyengébb, a Kerepesi úttól délre az erősebb gépeket, a legdélebbi széles sávban pedig a legrosszabb bűzös gyárak kerülhettek. Budán az övezetektől függött a gyárak telepíthetősége.

A főváros középítkezési rendszabályai tervezete 1874-ben került a főváros elé. A Fővárosi Mérnöki Hivatal által készített újabb tervezet egyesítette a két féle felosztást és lényegében három részre osztotta a várost területfelhasználás szempontjából: lakó, nyaraló (zöld) és ipari üzemek elhelyezésére is alkalmas vegyes területre. Egész pontosan: fővárosi modorban építendő lakó, nyaraló és befásítási, valamint még három további övezetet különített el a telepíthető gyárak minősítése alapján.

A korabeli kritika¹³ a szabályzatot túl hosszadalmasnak (17 fejezet), aprólékosnak és nehezen áttekinthetőnek találta, de úgy vélték, hogy a hozzá nem értő kivitelezőknek nagy segítség (1872. évi VIII. ipartörvényben megengedett szabad iparüzés miatt képzetlen emberek is önállóan dolgozhattak az építőiparban). A főváros átnézte, véleményezte, a közgyűlés azonban csak 1881-ben tárgyalta a tervezetet, majd visszaküldte FKT részére az erősen módosított szabályzatot. Időközben egyéb jogszabályi előírások (a közegészségügyről szóló 1876. évi XIV. tc és az 1888. évi tűzrendészeti kormányrendelet) is rámutattak az építési rendszabályok szükségességére.

4. BUDAPEST FŐVÁROS TERÜLETÉN AZ ÚJ ÉPÍTÉSI RENDSZABÁLYOK, 1886 (TERVEZET)

A főváros észrevételeinek figyelembevételével FKT 1886-ra összeállította *Budapest főváros területén az új építési rendszabályok* címmel a legutolsó változatot. Az *Építő Ipar Építő Művészet* című szaklap közölte július-augusztusi számában azzal a kommenttel, hogy szeptemberben életbe fog lépni. Az ismertetéssel egyidejűleg véleményezte is. Az addigi helyzetet kaotikusnak, ellentmondásokkal telinek nevezte: „*Budapesten, az oly hallatlan lendületet vett építési ügyet elavult, jóformán szájhagyományon alapuló régi rendeletek, továbbá a fővárosi közmunkák tanácsa által az 1870-ik év végén kidolgozott*

„ideiglenes építési utasítások, sokszor a fönnálló gyakorlat és usus, de nagyon gyakran egyéni fölfogás és önkény »szabályozzák«”. Az új szabályzatot alapjában jónak tartotta, főleg az építéssel kapcsolatos pontokat, de az ennél fontosabb városrendezési és szabályozási kérdésekben alapvető változtatást javasolt. Nézete szerint a város minél szélesebb sávban villaszerű, illetve előkertes beépítésű legyen, mivel a városban nincs elég tér, sétány, zöldfelület. A belváros zárt soros tömör beépítése mellett a külsőbb területek szabadon álló beépítését preferálta. Az egyik javaslata szerint a Köröndtől (Felsőerdősor utca – Rottenbiller utca) a Városligetig terjedő terület villaszerűen épüljön be, a parkból a városba való átmenet biztosítására (a rendszabály zárt soros építést írt elő pl. a Nagy János utca déli oldalára és a Felsőerdősor, Nagy János utca és Városligeti fasor közötti szakaszára). Úgy vélte, hogy a II. övezet zárt soros beépítése bérkaszárnnyakat teremt. A Városligeten túl és a III. övezetben előirányzott családi házas építésnek viszont nincs meg az infrastrukturális és közbiztonsági feltétele, így csak nyaralók épülhetnek itt. Szerinte a szabályok az övezeti határok túlzott kitolásával a várost erőteljesen kiterjesztik, ahelyett, hogy a lakosság a központ felé tömörülne, kifelé meg a „cottage-rendszer” jönne létre. A város határa felé a szegény rétegeknek kisebb bérházakat (kisebb lakások, olcsóbb szerkezet) kellene építeni, valamint egyszerűbb és gazdagabb családi házakat. Tehát lényegében a rendelet mögött meghúzódó átgondolt városfejlesztési koncepciót hiányolta.

A szabályzatot átadták a városi hatóság részére, a főváros ismét évekig érdemben nem véleményezte. 1891. május 25-én a közgyűlés elfogadta. FKT és a főváros között azonban még mindig fennállt a vita, hogy ki az illetékes a szabályzat kiadásában. FKT végül is 1892-ben a belügyminiszterhez fordult, aki eldöntötte, hogy FKT az illetékes, sőt előírta, hogy a lehető legrövidebb időn belül készítse el és adja ki a rendszabályzatot.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT BUDAPEST FŐ- ÉS SZÉKVÁROS TERÜLETÉRE, 1894

Az 1893-ban véglegesített szabályzat 1894. március 1-től lépett érvénybe. Tartalmában nagyon közel állt a megelőző, 1886. évi utasításhoz. Szerkezetében is nagyon hasonló volt, egyedül a telkek kialakítására vonatkozó passzus került kiemelten a 2. fejezetbe. Több fejezetre és paragrafusra osztódik, vagyis tagoltabb (majd kétszer annyi fejezetben négyszer annyi paragrafussal).

Önálló fejezetet kapott a földben talált lelet, kerítés, vízvezeték kérdése. A függelékekbe beemelt néhány egyéb vonatkozó szabályzatot: a színházak tűzbiztonsági előírásai (helyhatósági szabályrendelet, 1891) és a budai keserűvíz források tágabb környékén történő bányászat tiltása (bányakapitány határozata, 1882), valamint a statikai számításokhoz segédletek és a díjszabások. A függelékek alkalmazása – más tartalommal – 1940-ig fennállt. A szabályzat, mint úttörő munka adott rendszerben foglalkozott az alábbiakkal, a szerkezete változatlan maradt 1940-ig.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT BUDAPEST FŐ- ÉS SZÉKVÁROS TERÜLETÉRE, 1894

Általános határozatok

Az építési telkek kellékei

Engedélyezési eljárás

Szakértő alkalmazása

Épületek lebontása

Az építkezés általában

Állványozás és egyéb segédeszközök

Köztárgyak és leletek

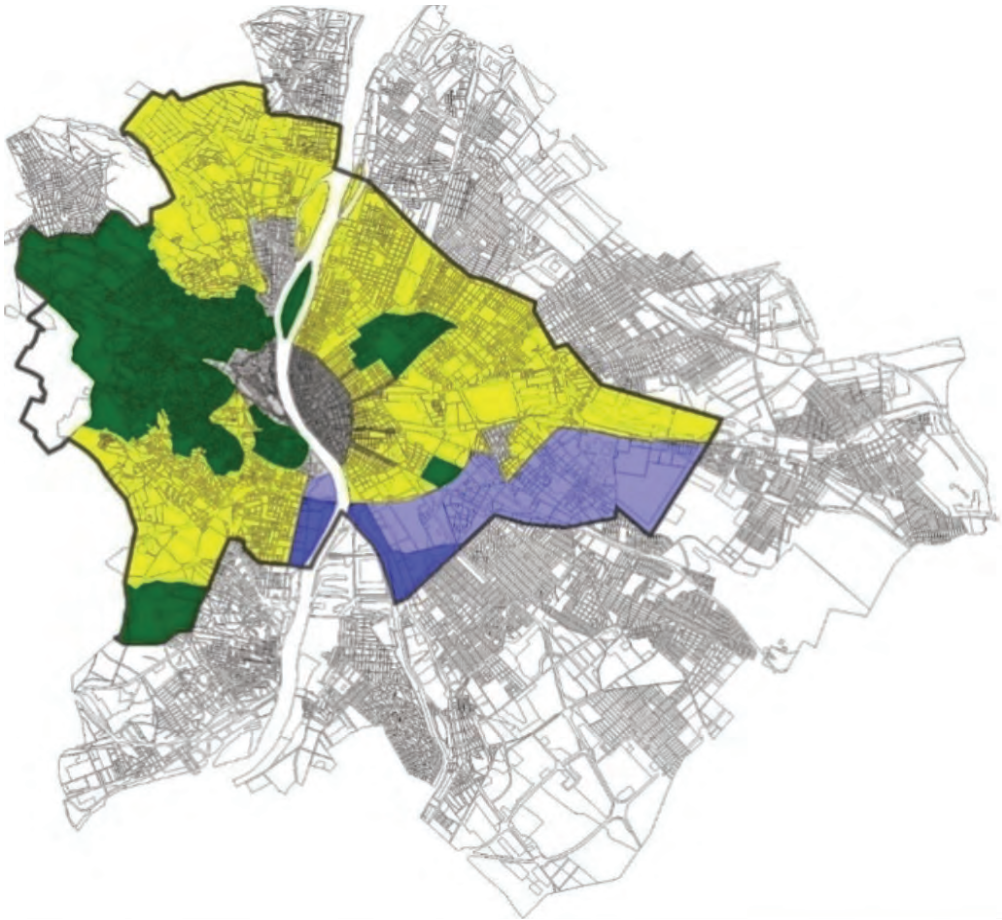
A szomszédok érdekei

Az építkezés módja

Hatósági vizsgálat az épület nyers állapotában

Építési anyag és szerkezetek

Egyes épületrészek



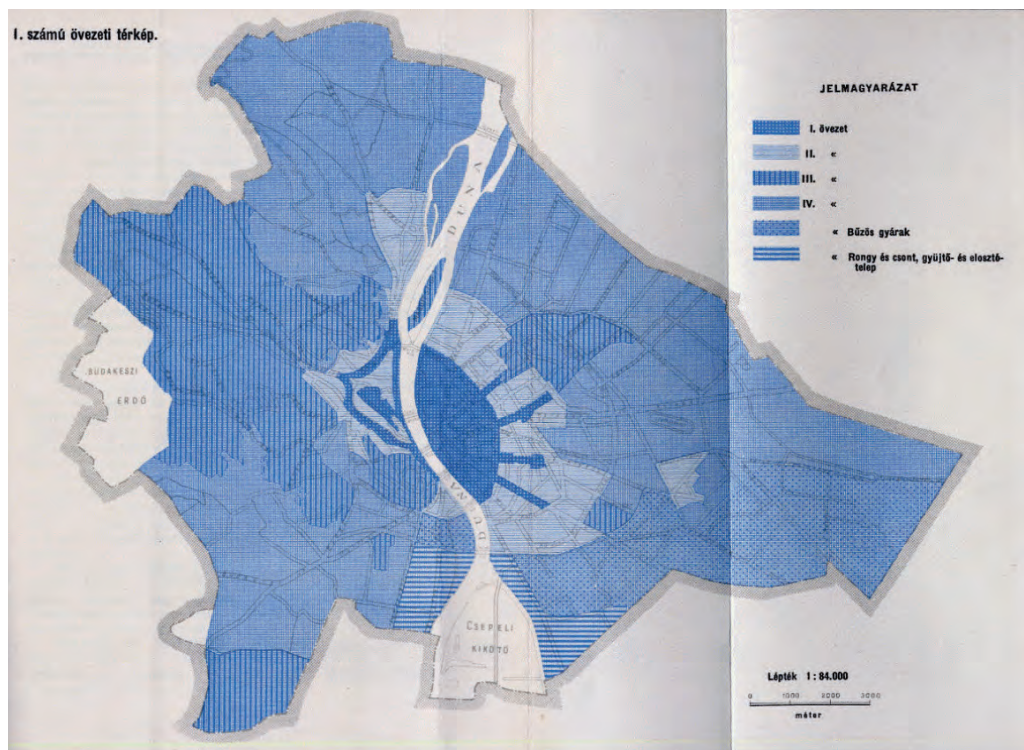
Budapest övezeteinek beosztása 1894-ben, a nyaraló (III. övezet – zöld), a könnyebb építési módú (IV. övezet – sárga) és a gyárterület (lila) kiemelésével, rajz: Varga Zoltán

Épületrészek az utcai vonalon kívül
Gyárak, iparvállalatok
Kerítések
Vízzel való ellátás
Az építmények használata
Az építmények jókarban tartása
Rendbírás
Illetékesség

ÖVEZETEK

A legjelentősebb volt az övezeti rendszer bevezetése „városrendezési szempontból”, és azok ismérveinek egyértelmű meghatározása. A négy lakóövezeten túl két övezeten kívüli gyárterületet is elkülönített.

Az elsőt nagyjából a város belső magva alkotta, többnyire a csatlakozó területek



Budapest 1894. évi övezeti beosztása, BFL XV.16.e.251/cop40

kerültek a másodikba. Mindkettőt a zárt sorú építkezés jellemezte, szemben a harmadik (nyaraló) övezet szabadon álló építkezéseivel. A negyedik övezetre maradtak a külső részek, ahol meg volt engedve a telek határvonalán, vagy szabadon állóan építkezni és alkalmazható volt a könnyebb építési módor. A negyedik övezettel, mint építési területtel nem számoltak komolyan.

Az I. és II. övezetben zárt soros beépítést írtak elő, és lényegében ugyanazok az előírások vonatkoztak mindkettőre. A zárt soros beépítés esetén már a kezdetektől (1873) megengedett volt a részben visszahúzott homlokzat alkalmazása (francia udvar, azaz U alaprajz esetén az utcavonalra illeszkedő szárnyak közötti udvar, illetve két szomszédos telek udvarral történő csatlakozása). Az I. övezet Pesten a Nagykörúton belüli és a kivezető főutak menti, a II. övezet a körúttól kifelé eső sávot (kb. Dózsa György út – vasúti töltésig) és a távolabbi Kőbánya központját foglalta magába. Az Andrássy útra lényegében a kialakításától fogva megkülönböztetett építési szabályok vonatkoztak.

Budán az I. övezetbe esett a Vár és a budai körút, valamint a Duna-parti terület (Gellértfürdő–Császárfürdő), a II. övezetbe a budai körúttól befelé, illetve kifelé eső sáv (Víziváros, stb. Városmajor is!). Óbuda belterülete is idetartozott.

A nyaraló, azaz a III. övezet a zöld felületeket foglalta magába. A pesti oldalon a Városliget és környékét (Herminamezőt is!), valamint a Népligetet, a budai oldalon pedig a Budai hegyvidéket, Naphegyet, Gellérthegyet, valamint a Kőérberék-Kamaraerdőt. Az övezethatárok közelében ügyeltek az átmenet biztosítására: a két városias övezetben lazább beépítést (előkertes, nyaralószerű), a nyaraló övezetben pedig kisebb telekminimumokat írtak elő.

A vegyes, könnyebb építési módú, IV. övezetbe sorolta durván a fővárosi lakóterületek felét (mai XIII–XIV. kerület, Kőbányának a hatvani és szolnoki vasútvonal közti része, valamint a budai oldal északi és déli része). Ez kevésbé volt szabályozva, kivéve Zugló bizonyos részeit és a kivezető főutakat, ahol nyaralószerű, illetve előkertes zárt soros beépítést írtak elő.

A fenti 4 övezetben nem épülhetett gyár nyaralószerű beépítés környezetében, illetve semmiféle gyár templom, iskola, kórház és bizonyos középületek mellett (az 1884. évi XVII. tc. alapján).

A déli összekötő vasúti vonaltól és a szolnoki vasúttól délre eső területeket a legkellemetlenebb gyáraknak tartotta fenn. Azon belül is megkülönböztette a bűzös (Lágymányos, valamint a IX. és X. kerület széles déli sávja) és a még rosszabb, rongyos és csontgyűjtő telepeket (a csepeli Duna-ág mentén Budán (!) és Pesten).

TARTALMI JELLEMZŐK (VÁROSRENDEZÉS, SZABÁLYOZÁS SZEMPONTJÁBÓL)

Foglalkozott a minimális telekméretekkkel (ezt már az 1871-ben megjelent, Nagykörút építésére vonatkozó törvénycikk is szabályozta), a telek maximális beépíthetőségével, az épületmagasság korlátozásával, a nyaraló-övezetben a minimális előkert (utca felé) és oldalkert (szomszédok felé) méretével, a lakás minimális méreteivel (elsősorban a zárt soros beépítésnél). Tehát most először megjelent teljesen az összes telek- és épületméretre, az épületek elhelyezésre, lakás alakítására vonatkozó mutató, amely a továbbiakban is a szabályozás alap kelléktárát képezte, illetve 1959-től kibővült a beépíthető szintterület és térfogat fogalmával. A zárt soros beépítésű övezetekben átvette a Nagykörútra megadott telekhomlokzati és mélységi minimumokat. A nyaraló-

övezetben Pesten és Budán nagyobb telekminimumot írt elő (600 illetve 1000 □ öl), a belsőbb területhez csatlakozó átmeneti részeken kisebbet (300 □ öl). A vegyes, könnyebb építési módú, IV. övezetbe sorolta durván a fővárosi lakóterületek felét, legalább 300 □ öl nagyságú telkekkel. Újdonság volt, hogy a főváros területére meghatározta a telek maximális beépíthetőségét (egységesen 80–85 %) és a minimális udvar méretet. A telekkihasználás ekkor még ugyanolyan lehetett a zárt soros belvárosi területen és a beépítetlen külterületen. Az épület magasságát – övezettől függetlenül (!) – korlátozta a teljes fővárosban, két emeltig fix méretben, a magasabb (3–4 emeletes) házaknál az utcaszélesség függvényében. Ezt már az 1870. évi ideiglenes utasítás is hasonlóan meghatározta négyemeletes házak esetén.

A főváros mintegy egy évtized alatt hatalmas változáson ment át gazdasági, kulturális, és technikai értelemben is. A fentiek eredményeként folytatódott a városközpont erőteljes beépítése, a túlszűfolttság nőtt (egyre magasabb bérházak egyre több bérlakással, egyre szélesedő területen). 1894-ben még a negyedik övezetben nem számoltak nagyobb építkezési igénnyel. A telkek olcsósága miatt azonban beindult viszonylag korán az építkezési tevékenység. Az élet a szabályzatot hamar túlszárnyalta. A fejlődés helyes irányítása szükségessé tette a város területének további övezeti tagolását.¹⁴

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT BUDAPEST FŐ- ÉS SZÉKVÁROS TERÜLETÉRE, 1914

A századforduló táján a szakma egyre inkább hiányolta a megalapozott háttérdöntést, a hosszútávra szóló fejlesztési koncepciót, ami egy átfogóbb városrendezési terv alapját képezhetné, amire aztán a város rendeltetés szerinti felosztása, illetve a beépítési módok meghatározása épülhetne. A kiváló polgármester, Bárczy István (1906–1919) kiváló tanácsadóra lelt Harrer Ferenc személyében. Megfogalmazódott, hogy a várostervezés ne csak a gazdasági-társadalmi erők szabályozó eszköze legyen, hanem fordítva, maga alakítsa a térbeli rendszert, ami visszahat a gazdasági-társadalmi fejlődésre. A főváros nagymértékű fejlődésének köszönhetően az 1890-es évektől gombamódra szaporodtak a Pest környéki telepek. 1908-ban Harrer és Bárczy közös tanulmányban írt *A szomszédos községeknek Budapesthez való kapcsolatáról*. Bírálták, hogy a város területén nagyobb a telekminimum (300–1000 □ öl), mint a környékbéli településeken, pedig a központtól távolodva kellene nőnie.

Tíz évvel a szabályzat megjelenése után, 1904-ben megindult annak revíziója az alábbi főbb szempontokkal:

- közegészségi követelményeket minél jobban kielégíteni
- technikai fejlődés figyelembevétele
- a beépítés sűrűségét kifelé fokozatosan csökkenteni
- a különböző társadalmi rétegek igényeinek a kielégítése
- városképi szempontok.

1910-ben az új tervezetet az FKT elküldte a fővárosi tanácsnak, aki még az évben véleményezte. A tanácsnak három kiemelt észrevétele volt, ami lényegesen eltért az FKT

tervezetéhez képest: az építésügyi eljárásban a hatáskör megoszlása a FKT és a főváros között, a szomszéd és az építtető jogai, valamint az övezeti beosztás (részletesen ismertetjük). A FKT és a főváros egyetértett abban, hogy először egy egységes álta-lános szabályozási tervet kellene készíteni. Egyetértettek abban is, hogy az övezeti beosztást finomítani kell nyolc övezet felállításával, de ezt eltérő módon gondolták. A megvalósult változat többnyire az FKT elképzelését tükrözte, többek között a végleges övezeti kiosztásban is.

AZ ELŐKÉSZÍTÉS

FKT tervezetében a nyolc övezet mellett egy övezeten kívüli területet szánt park-temető céljára. Az I. és II. övezet (utcavonalon, zárt soros beépítés) lényegében megegyezett az addigi I–II. övezet területével, egyedül Lágymányos környékén történtek nagyobb átsorolások. A volt III. övezetből lett lényegében az új III–IV. és minimálisan a VI. övezet (nyaralószerű beépítések) és részben a park-temető terület. A régi vegyes, nagy területet elfoglaló IV. övezet alapján szintén két új övezetbe került az V. (utcavonalon, zárt soros) és a legkülsőbb részeket befoglaló VIII. (nyaralószerű) övezetbe.

A főváros szerint az elmúlt időszakban visszafordíthatatlan károk keletkeztek a város fejlődésében a perifériákon és a hegyvidéken.¹⁵ Az 1894. évi szabályzat IV. övezete szabadabb beépítési módot engedett meg. Ezáltal a perifériák aránytalanul intenzíven és rendszertelenül épültek be. A közművek idő előtt kiépültek, ami a telekárakat erősen megemelte. A hegyvidéki városképben pedig a merev, zárt soros beépítés okozott kárt. A főváros bírálta, hogy az FKT a beépítési módnál nincs kellő figyelemmel a fokozatosság és a fokozatos beépítés elvére, az övezet területeinél pedig a kialakult és kialakítandó természetes határookra és forgalmi vonalakra. A belső (I–II.) és a nyaraló öveket (III–IV.) nem tartotta elég finoman tagoltnak, a külsőbb övezeteket (V–VIII.) viszont indokolatlanul tagoltnak. Városfejlesztési koncepciójának megfelelően azt javasolta, hogy a 8 övezeten belül legyen 3 belső, 3 nyaraló és 2 külső öv – a fokozatos átmenet érvényesítésével:

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS TERÜLETÉRE, 1914 (fővárosi tervezet)

- I. üzleti város legyen a szorosan vett Belváros és Lipótváros a Szabadság térig
- II. sűrűn beépített lakó városrész legyen ezen túl a mai Dózsa György útig, (nem a Nagykörútig!)
- III. a jövő sűrűn beépített városrésze legyen a mai Dózsa Gy. úttól a Hungária körútig
- IV. (erre külön nem tért ki)
- V. budai külső nyaraló övezetbe nagyobb hegyvidéket vont be (Viharhegy, Remetehegy, Mátyáshegy, Szépvölgy, Pálvölgy, Csatárka, Zöldmál, Csillebérc, Pösinger-major, Madárhegy, Péterhegy)
- VI. átmeneti nyaraló-övet jelölt ki a városkép szépítésére lehessen nyaralószerű építés a belső értékesebb telkeken is (Városliget környéke, Várhegy, Naphegy, Gellérthegy)

VII. tényleges külváros „a kisebb igényű lakosságnak”

VIII. be nem építendő külváros (ne épüljön be a közeljövőben)

A főváros az övezetek kialakításában szükségesnek tartotta – az 1894. évihez hasonlóan – övezetenként a minimális telekméreteket előírását, ez azonban nem igazán valósult meg.

Az övezetek közötti fokozatos változást az alábbi jellemzőkkel akarta biztosítani:

- beépítés (zárt soros, előkertes, szabadon álló)
- a telkek minimális mérete legyen megadva, kifelé csökkenő módon
- az épület magassága (korszerűbb, ha az utcaszélességtől függ, de elfogadta az addigi fix magasságokat, mert értékben megfelelő volt)
- emeletszám (minimális belmagasságtól függ, ezért a minimális belmagasságot közegészségügyi, műszaki és szociális szempontból jól kell megválasztani)
- udvar méretének minimuma (belső és nyaraló övben kisebb, a külterületen nagyobb legyen)

A VÉGLEGES SZABÁLYZAT

A véglegesen elfogadott szabályzat építési mutatói az alábbiak szerint alakultak:

A helyiségek belmagassága egységesen 3,2 m-re növekedett (kivéve a VII–VIII. övezet földszintes házait). Az udvari traktus padlásterének 33 %-a beépíthető volt (mosókonyha, cselédfürdő, segédházmesteri lakás, műterem mellékhelyisége céljára).

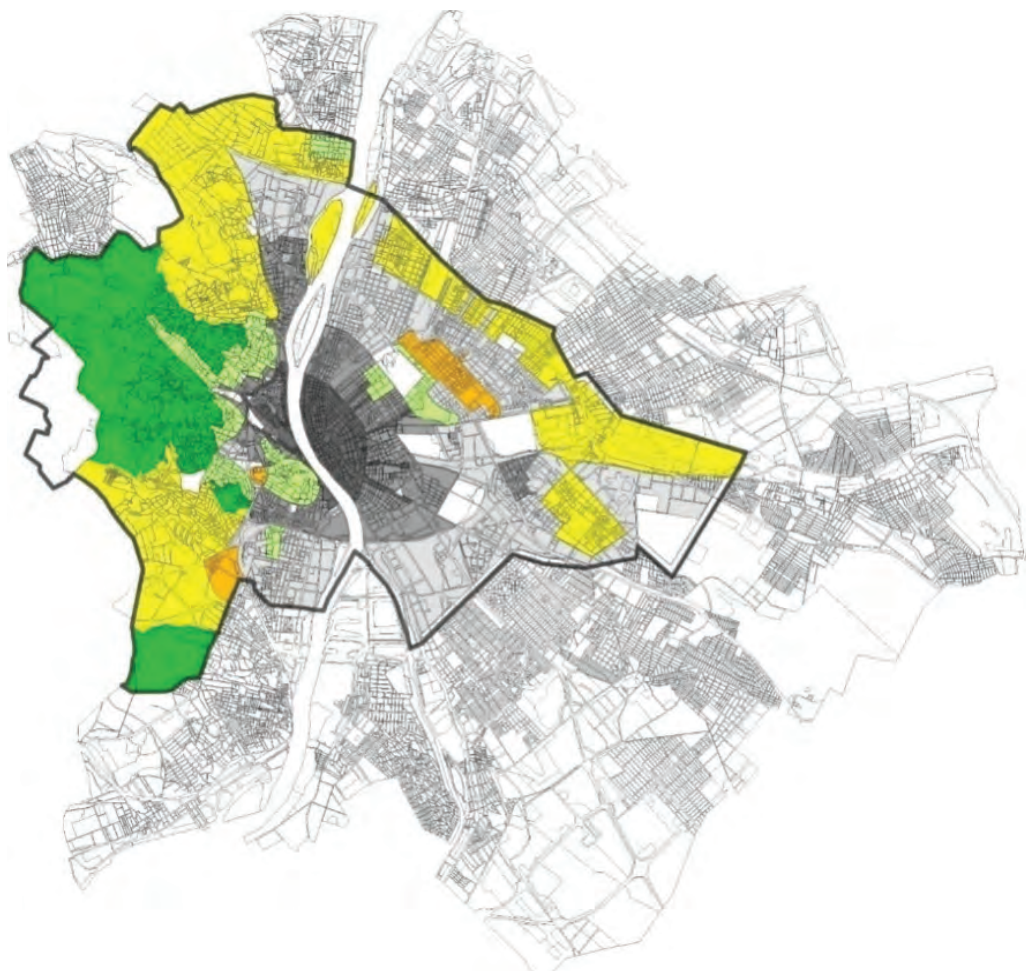
A megengedett épületmagasság korlátozás nélkül mindenütt lehetett 9,5 m (I–II. övezetben 12,5 m). Az ettől nagyobb magasság a szabályozási tervben szereplő utcaszélességtől függött. Ebben az esetben a főváros elképzelése érvényesült (FKT tervezetében az emeletszámhoz rendelt egy fix magasságot). Ezen belül voltak finomítások (magasságot lehetett növelni nagyobb belmagasságnál, a tetőgerinc magassága a számított épületmagasságot 7 méterrel léphette túl).

A telek beépítését 1894-ben még egységesen 85 %-os (ill. 80 %) beépítettséggel, a belső udvar minimális méretét 6 m-ben korlátozták. 1914-re ez sokat finomodott, az övezettől, zárt soros utcavonalon történő építésnél az épületmagasságtól függően csökkent. Az I. övezetben (kb. Nagykörúton belül) 2÷3 emeletes épületig lehetett a legnagyobb beépítési hányad (85 %) és a legkisebb udvar (6 m széles). A zöld övezetben volt a legkedvezőbb (IV. övben: budai hegyekben és Kamaraerdőnél 20 %).

A telek beépítésének mélysége az I. övezettől kifelé csökkent (70 m-ről 43 m-re, 1894-ben nem volt korlátozás). Az utcai és udvari traktusok változatlanok maradtak (5 ill. 4 m) bizonyos kiegészítésekkel. Zárt soros beépítésnél nem korlátozta a telek minimális méretét.

A favázis szerkezet egy emeletig megengedett volt (kivéve az I–II. öv).

Az eddigiekhez képest tehát a legjelentősebb változások: négy helyett nyolc övezet (finomítás), Lágymányos és Zugló környékének a változása, az új park-temető kategória bevezetése, valamint a déli városperemet elfoglaló, addigi (büzös, rongy és



Budapest 1914. évi övezeti térképe a szabadon álló beépítésű övezetek kiemelésével (III–IV. övezet – zöld, VI. övezet – okker, VIII. övezet – sárga), ipari övezet nem volt. Rajz: Varga Zoltán

csontgyűjtő) gyár kategória helyére lépett a zárt soros V. (utcavonali) és VII. (előkeres) beépítés, biztosítva ezzel az erőteljesebb lakó célú felhasználást. Újdonság volt, hogy infrastruktúra nélküli utcában nem lehetett építkezni (kivéve a budai hegyvidéket és kisebb családi házat). Egységes udvart lehetett elrendelni a zárt soros beépítésű II. V. és VII. övezetek telektömbjeinél.

A hegyvidéken a hegy és a völgy felé nyereg tetős homlokzatot kellett kiképezni. A városkép védelme céljából elrendelhetők a homlokzatok „fokozottabb építőművészeti” kiképzését és a tűzfalak díszítését. Kiemelten kezelték továbbra is az Andrássy útra vonatkozó építési feltételeket.

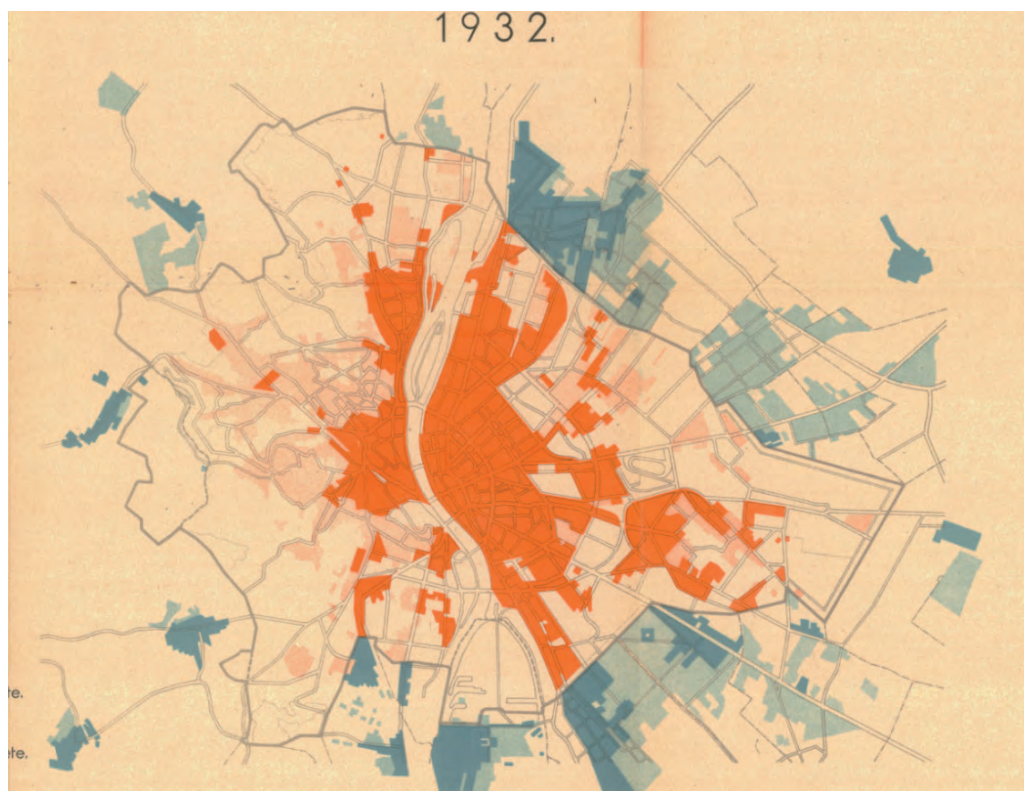
Az ipari tevékenységre nem jelölt ki külön területet. 1894-ben még egy nagyon széles sávot hagyott a főváros déli részén, elsősorban Pesten a bűzös gyáraknak és a rongy- és csontgyűjtő telepeknek. 1914-ben ezeket a területeket átsorolta zárt soros utcavonali és

előkeres, valamint szabadon álló beépítésű területté (V., VII–VIII. övezet). Ezenbelül a kis területre kiterjedő VII. övezetben lehetett bűzös gyárat és egy lehatárolt kis területen (Illatos úttól délre) rongy- és csontgyűjtő telepet létesíteni. Nem lehetett gyárat elhelyezni a legfelsőbb területen (I. öv), és lényegében a budai hegyekben és a Városliget környékén (III–IV, VI. öv). Mindez nagy változás volt az addigiakhoz képest.

A szabályzatban önálló fejezetek jelentek meg a technikai fejlődésnek köszönhetően (lift, gáz és villanyvezetékek). Különleges rendszabályok vonatkoztak a színház és az újonnan megjelenő áruház (áruhelyiség) építésére. A színházat négy oldalról utcákkal határolt önálló telekre lehetett elhelyezni.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT BUDAPEST FŐ- ÉS SZÉKVÁROS TERÜLETÉRE, 1926

Az 1914. évi kinyomtatott szabályzat mintegy 10 év alatt elfogyott. 1926-ban néhány módosítással és kiegészítéssel újra kiadták, figyelembe véve az elmúlt 12 év tapasztalatait és az azóta bekövetkezett változásokat.



Budapest beépítettsége 1932-ben a sűrű és szórványos beépítés jelölésével, 1940, Budapest Székesfőváros Polgármesteri III. Ügyosztálya, (BFL XV.16.e.251/188-1)

A budai oldalon kisebb területeket másik övezetbe soroltak, főleg a Várhegy nyugati lejtőjén és a Pasaréti út elején fekvő Drasche-féle téglagyárnál. Néhány lényegtelen egyéb változtatás történt (különleges építési mód, felelős szakértő, kemény, új fali téglák és falméretek, színház, mulató, használati mód, ha a hatóság bontási, helyreállítási stb. munkát rendel el a másik fél terhére és az nem végzi el, akkor a hatóság végrehajthatja azt a fél terhére – ez új). A telkenként változó előírások miatt külön helyszínrajzi mellékletben ábrázolták a Váralján a Logodi utca és a Városliget közeli XIV. Cházár utca kialakítását.

A függelékben külön fejezet foglalkozott a különleges rendelkezésekkel, ezeket a FKT pár évvel az 1914. évi szabályzat megjelenése után, 1916 és 1918 között alkotta. Köztük változott néhány helyi szabályozás (VIII. Blaha Lujza térnél a Bacsó utca egy részén, a XII. Szarvas út egy részén és Pasaréten a Battai út – Csévi útnál enyhültek a szabályok városképi érdekből, illetve a nagyobb beépítés elősegítésére). A Duna alsó rakpartján csak a felső rakparttól nem magasabb, lapostetős, visszafogott színezésű, ideiglenes épületet lehetett emelni.

1933-tól további módosításnak köszönhetően a szabályzatba bekerült a sorház és csoportház fogalma: lehetővé vált zárt soros övben sorház, szabadon álló övezetben csoportház létesítése.¹⁶

IDEIGLENES ÉPÍTÉSKÖNNYÍTŐ SZABÁLYOK

A háborúban megakadt építkezések előmozdítására és a lakásínség enyhítésére *Ideiglenes építéskönnnyítő szabályokat* vezettek be 1921. január 1-én öt évre, majd 1926-ban újra. Ezek könnyítették az építkezést, gyorsabb engedélyezési eljárást tettek lehetővé. Csökkentették a minimális belmagasságot, kapubejáró magasságot. A családi házas, nyaraló jellegű III–IV. övezetben a padláson lehetett lakást, irodát, műtermet, műhelyt, pincében pedig konyhát, mosókonyhát, műhelyt, boltot, vendéglőt kialakítani. Csökkent a minimális utcai traktusmélység, szoba alapterület, ablaknyílás, falvastagság (zárt sorban épült földszintes családi munkásház határfala: ½ téglányi). Az I–II. övezetben is készülhetett alapincézetlenül is földszinti lakás, kellő szigeteléssel. Az V–VIII. övezetben megengedett volt a vályogtégla, vert fal.

1926-ban ezt az ideiglenes intézkedést újabb 5 évre, 1931-ig meghosszabbították, illetve tovább könnyítették. Bármely övezetben épülhetett lakóépület 2 darab kétszobás-konyha-mellékhelyiséges lakással, min. 300 □ öles telken, közművesítetlen területeken is (addig csak egy lakásos lehetett). Családi és munkásházban a traktusmélység tovább csökkent. Többszobás lakásnál az egyik szoba legalább 15 m² alapterületű, a második lehetett min 10 m², a negyedik lehetett 8 m². 1931 után még évente meghosszabbították a könnyítő szabályok érvényességét, először 1932-ig, majd 1933-ig.

ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS TERÜLETÉRE, 1940

VÁROSFELJESZTÉSI PROGRAM ÉS ELŐZMÉNYEI

Az 1920-as évektől a városnövekedés súlypontja – elég spontán módon – a külterületre helyeződött. A bérházépítés csökkent, a kisebb keretű családok viszont olcsó külvárosi telken, olcsó családi házat tudtak építeni, esetleg öröklakást tudtak vásárolni. A könnyített építési szabályok is elősegítették a külső területek silány beépítését olyan helyen is, ahol út vagy közmű nem volt (Zuglóban, Angyalföldön, Kelenföldön, ahol a korábbi szabályozási tervek nagyszabású városképet terveztek). A belsőbb területen csak egy-két helyen nőtt a lakosság szám (Újlipótváros, Középfereencváros, Gellérthegy, Lágymányos). Az 1925 és 1930 közötti időszakban az új házak mintegy 75 %-a földszintes volt és igen kevés magasabb (két- vagy többszintes) ház épült. Az 1930-as évekre a családi ház lett a lakásideál, a külterületen erősen növekedett a népesség. A peremtelepülések szintén tervszerűtlenül növekedtek és összenőttek a fővárossal. Az 1920–30-as évek fordulóján megfogalmazódott, hogy rendezni kell a régi Budapest megoldatlan és a kiépülés előtt álló új területek városrendezési problémáit, újra kell gondolni a városépítés alapkérdéseit, ugyanúgy, mint 1870-ben. 1932-ben került sor az akkori V–VI. kerület külterlekei (XIII. Magdolnaváros) szabályozásának és beépítési módjának a megállapítására. Ekkor merült fel először, hogy szükség lenne egy átfogó fejlesztési keretprogramra. Az agglomeráció által felvetett problémák is sürgették egy átfogó fejlesztési program megalkotását. Az egyik alapkérdés az volt, hogy tömörítés (magasbatörés) vagy decentralizálás (szétterülés-kertvárosiasodás) legyen a rendező elv. A másik fontos probléma Nagy-Budapest kialakításának kérdése volt, településfejlesztési és településpolitikai szempontból is (főváros és környék társadalmi összetétele). 1930-ban a főváros lakosságának 41,4 %-a, a környéki települések lakóinak 60,2 %-a munkás volt, vagyis a peremtelepülések becsatolásával a lakosság összetétele változott volna, erősítve az angyalföldi, kőbányai és ferencvárosi ipari munkásságot.

1932-ben a jogi végzettségű, kiváló városrendezési szakembert, Harrer Ferencet megbízták egy városfejlesztési tanulmány elkészítésével. Ő tagja volt a főváros törvényhatósági bizottságának és az FKT-nak, valamint a főváros felsőházi képviselője volt. Három kulcskérdést vetett fel és a városvezetéstől várt választ: növelni akarja-e a lakosságot, lakosság eloszlása (népesség tömörítése a belső városrészekben vagy nagy területen külterjes kistelkes családi házak építése), valamint Nagy-Budapest kérdése (városkörnyék gyors fejlődésnek indult, viszont a város perem még nem épült be). A tanulmány megtartotta a város alapszerkezetét és a külterületen csökkentette a maximális építési magasságot. 1937-ben megjelent az építésügyről és városrendezésről szóló törvény, ami előírta a városoknak városfejlesztési terv készítését. A városias kialakításra szánt terület (új fogalom) felmérése után 1943-ig általános rendezési tervet, majd annak elfogadása után a már beépített területre részletes rendezési tervet kellett készíteni két éven belül. A törvény végrehajtásával kapcsolatban megjelent 1009/1938

sz. Ip. M. rendelet értelmében a részletes rendezési tervben (RRT) meg kellett határozni az utak szintjét, emelkedési viszonyait és tagozását, az épületek építési vonalát, az épületmagasságot, az építési telkek méreteit, a telkek beépítési módját, a közműhálózat elhelyezését és a városrendezés szempontjából jelentős egyéb lényeges körülményeket.

A főváros városfejlesztési tervét 1940 őszén elfogadták. Az alábbi alapokból indult ki: A népesség növekedésének üteme lelassult és a növekedés a bevándorlásból adódik, a városon belül a lakosság kifelé törekszik. A főváros felé igyekezőknek a városon belül és nem az agglomeráció növelésével kell helyet biztosítani. Tehát az egyenetlen elhelyezkedéssel kell foglalkozni (hol túl sűrű, hol nagy területen szétfolyó). Ezért részben a beépítés intenzitását, részben a beépíthető területet kell csökkenteni, vagyis a belső városrészek korszerűsítése, illetve az utóbbi évtizedekben szétfolyó, alacsony sűrűségű, laza beépítésű családi házas terület kiterjedését kordában tartani.

A program nem foglalkozott Nagy-Budapest kérdésével. 1942-ben Szendy Károly polgármester készített tanulmányt Nagy-Budapestről. A II. világháború előtt beindult a program megvalósítása (megkezdődött Nagy-Budapest úthálózatának a kidolgozása, a földalatti gyorsvasút belterületi vonalának elfogadása). A háború azonban megszakította az elinduló folyamatokat.

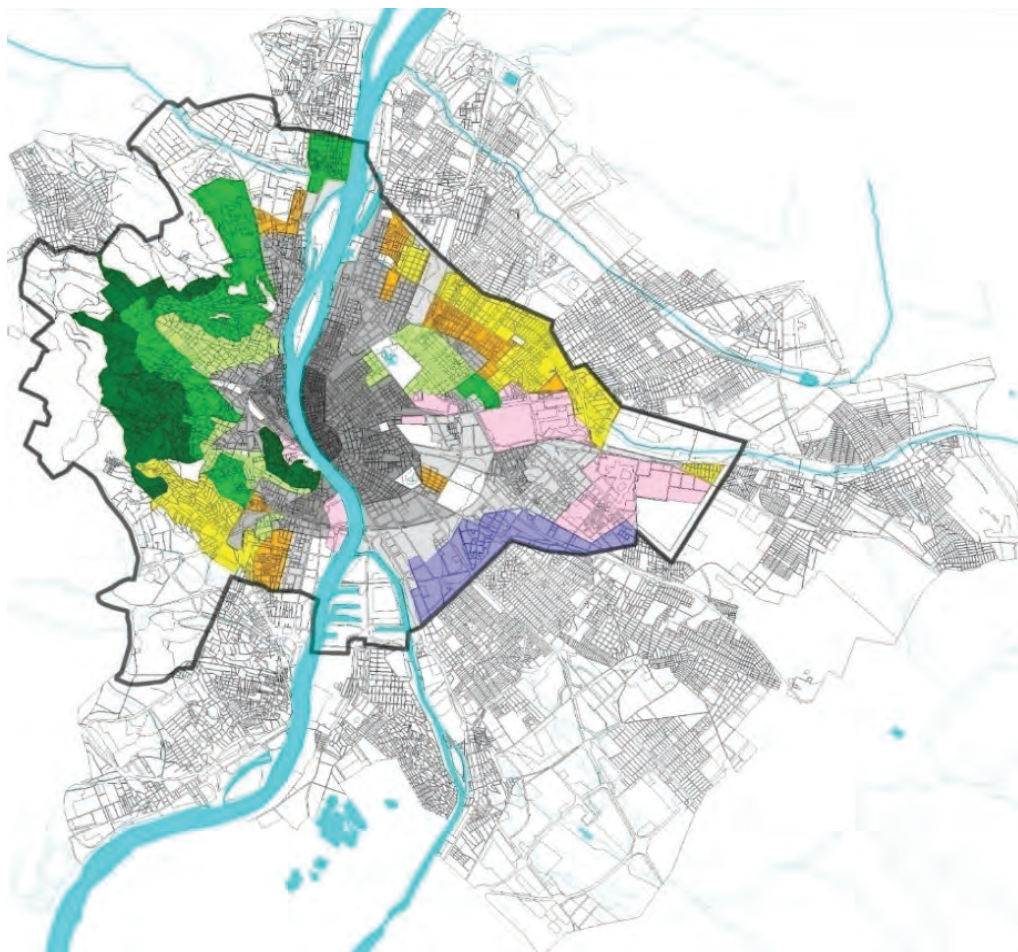
AZ ÉPÍTÉSÜGYI SZABÁLYZAT

A város nagymértékű fejlődése, a társadalmi, politikai, gazdasági és technikai változások hatására – a jól előkészített városfejlesztési programnak köszönhetően – az addigiakhoz képest merőben új és korszerű szabályzat született meg, amely pár hónappal a program elfogadása előtt életbe lépett. Tartalmában, szerkezetében és felépítésében az előzőekhez képest jelentősen megváltozott. Áttekinthetőbb, egzaktabb lett, a fogalmak definícióját is tartalmazta. A szabályzat elejére helyezte jól rendszerezett formában a városrendezési-építészeti szempontból releváns fejezeteket. Az újonnan létrehozott „városrendezés” fejezetben az övezetekre, telekalakításra, városképre vonatkozó előírásokat tárgyalta, majd önállóan a *beépítési mód, az épületmagasság, a helyiségek illetve a homlokzatsíkból kinyúló épületrészek* zárta ezt a témakört.

VÁROSRENDEZÉS (I. FEJEZET)

Az övezetek

Az övezeti beosztásban nagyon jelentős változások történtek. A beépítésre kijelölt területeket tovább finomították, az addigi 8 helyett 10 építési övezetre osztották. öt övezet zárt soros, négy övezet szabadon álló és egy pedig ipari építkezést tett lehetővé. Az I–V. övezet a legmagasabb beépítési fokozattól fokozatosan a családi házas építést engedte. A VI–IX. övezet szabadon álló beépítés keretében a legmagasabb fokútol a családiházasig terjedt. Ez a besorolás lehetővé tette az egyes övezetek közötti finomabb átmenetet. Újra visszatért az ipari övezet (X). A tervezésnél figyelembe kellett venni a részletes rendezési tervet, annak hiányában is adhattak ideiglenes építési engedélyt, esetleg későbbi átalakítási kötelezettséggel. Az előírt beépítési módot az RRT felülírhatta. Ha beépítési terv alapján lehetett csak építeni, akkor a teletulajdonos kérelmére 60 nap alatt meg kellett azt állapítani.



Budapest 1940. évi övezeti térképe a szabadon álló magasabb beépítésű övezetek (VI–VIII. övezet – zöld, családi házas, V, IX. övezet – okker, sárga), az ipari (X. övezet – lila) övezetek és a későbbi intézkedéseknek fenntartott területek (rózsaszín) jelölésével, rajz: Varga Zoltán

A beépítésre ki nem jelölt, övezeteken kívüli területek mennyisége erősen megnőtt, csak középületet és az illető terület rendeltetésének megfelelő épületet lehetett rajta emelni. Az eddig is létező erdő, közkert mellett megjelent a későbbi rendelkezésre fenntartott (gyógyhely, sport, temető stb.) kategória (ld. 1937.évi VI. tc 1. §). A fennmaradó be nem építendő területet gazdasági célra lehetett hasznosítani.

Az eddigiekhez képest jelentős változások:

Az I. övezetet erőteljesen lecsökkentették a pesti Belvárosra és Lipótvárosra, vagyis a mai V. kerületre (kivonták az addigi Nagykörúton belüli területet, főbb kivezető utakat, budai oldalon a Vár és környékét). Egyedül itt lehetett 24 m magasságig építkezni (és az ipari övezetben), de csak beépítési terv szerint. A pesti oldalon az addigi zárt soros II.

övezet a város felé növekedett, kifelé viszont szofisztikáltabb lett, alacsonyabb beépítési magasságokkal többnyire 15 m magasságig (Lehel tér mögötti háromszög alakú terület, Középső-Ferencváros, Kőbánya) illetve még alacsonyabb, szabadon álló 12 és 7,5 m max. magassággal (Tisztviselőtelep, Ganz lakótelep). A budai oldalon is hasonlóan változtak az előírások. Az I. övezet megszűnt, a II. övezetbe kisebb terület (Vár, Viziváros és Lágymányos) került. Ez azt jelentette, hogy az új építéseknel többnyire maximum 15 m magas vagy annál kisebb házat engedtek. A budai körüttől kifelé eső részek, Krisztinaváros, valamint Óbuda belterület besorolása finomodott (III. és V. övezet). Amíg 1914-ben a pesti terület legnagyobb részét, a belső és a peremterület közti átmeneti sávot az utcavonali zárt soros (V. övezet) építésbe sorolták, ez átment közepes és alacsony (II–IV. övezet) illetve néhány helyen családi házas beépítésűbe (V. ill. IX. övezet, XIII. Béke tértől északra, Nagy Lajos király útjától kifelé eső sáv a kivezető utakkal), vagyis kevésbé intenzív beépítést célzott meg.

A budai oldalon még nagyobb változások történtek. Északon, a vasútvonalig terjedő, külső-óbudai részt az utcavonali zárt soros előírás helyett kb. felerészben gazdasági használatra jelölték ki, a belterület közeli részt pedig családi házas zárt sorosnak (IV–V. övezet). Az összekötő déli vasúttól délre, Kelenföldön az egységes utcavonali, zárt soros felosztása finomodott. A Duna menti sáv újra (ld. 1894.) ipari, (X. övezet), részben későbbi rendelkezésnek fenntartott terület lett és haladva a Fehérvári út felé zárt soros alacsony fokozatú, az út túloldalán pedig még lazább, zárt soros családi házas (III–V. övezet).

A pesti oldalon egyedül a Városligetet övező zöldebb terület kapott 1914-ben nyaralószerű (III. övezet) besorolást, a szomszédos Zugló pedig szabadon állót (VI. övezet). 1940-ben összevonva szabadon állóba került (VI–VII. övezet), de csökkent a területe. A ligettől befelé részben zárt soros magasfokozatba (II.) átsorolódott és az istvánmezei rész átkerült a későbbi rendelkezésnek fenntartott területbe (mai Népstadion és sportlétesítmények).

A budai oldal túlnyomó része 1914-ben még nyaralószerű (III–IV. övezet) illetve szabadon állónak volt minősítve: a belterület közeli hegyvidék és Rómaifürdő (III. övezet), a külsőbb budai hegység, Sashegy és Kamaraerdő (IV.), Sasad és Órmező (VI.), nagyjából a mai III. és XI. kerület hegyvidéki része (VIII. övezet). A XIV. kerületi határmenti zóna (VIII. övezet) maradt szabadon álló beépítésű, sőt részben tovább terjedt a Nagy Lajos király útig illetve Róna utcáig (Nagyzugló, Alsórákos (rég) Akadémiatelepe). Viszont sokat kiszedtek belőle gazdasági és későbbi rendelkezésnek fenntartandó célra.

A legnagyobb változás, hogy a budai határ menti hegyvidék (É, Ny és K) széles sávja kikerült ebből a szabadon álló illetve családi házas beépítésből és övezeten kívül került, részben erdő, részben gazdasági használatnak kijelölt területként. A pesti oldalon egyedül a Felsőrákosi-rétek nagy része sorolódott ide. Szintén új, övezeten kívüli minősítésű lett a későbbi rendelkezésnek fenntartott területek csoportja, amely Pesten jelentős területre kiterjedt, elsősorban a X. kerületben a Fehér út két oldalára, így a mai ügetőre és vásárvárosra; a Kerepesi út menti egyéb területekre (akkori Lóversenypálya, mai Népstadion és környéke, Fogarasi út – Róna utca, valamint a Rákoskeresztúri temető környékére (Óhegy déli része, Újhegy, Téglagyár-dűlő), részben az 1914. évi szabadon álló és zárt soros előkertes terület rovására. Budán két ilyen volt: a déli vasúti

híd hídfőjének két oldala (mai egyetemi Campus és a lágymányosi kikötő környéke), valamint a Tabán.

1914-ben megszűnt az ipari övezet, helyette a délpesti VII. övezetben lehetett bűzös gyárakat elhelyezni. 1940-ben újra *visszaállt az önálló ipari övezet (X. övezet)* az 1894-es rendszerhez kicsit hasonlóan Pest déli peremét, Buda déli részét a Duna mellett és Csepel-sziget újonnan becsatolt északi csücskét foglalta magába.

A „*Városrendezés*” fejezetében tárgyalta még a következőket. A városkép, műemlék jellegű épület látványát nem zavarhatta semmilyen üzlethomlokzat, hirdető vagy világító berendezés elhelyezése. Városképi szempontból elő lehetett írni a homlokzat kialakítását (jelleg, anyag, szín). Különleges rendelkezések vonatkoztak (továbbra is) az Andrassy útra és a Várra (városkép történelmi jellegének megóvása, korlátozott épületmagasság – 12 m, két emelet), új épületnél környezethez illő régies homlokzat (rajzzal, fotóval), engedély kellett bármely külső változáshoz (nagyobb kémény átépítés, új vakolat, ablak, ablakrács, stb.), bizonyos átalakításokhoz elegendő volt a bejelentés (tetőhéj, eresz, hófogó, lábazat, kapu, kerítés).

A BEÉPÍTÉSI MÓD (II. FEJEZET)

Az 1940. évi építésügyi szabályzat – Európában először – az udvarok addigi körülépítése helyett a *tömbök szegélybeépítését* tette kötelezővé. Már az 1920-as évek végén a többlakásos házforma és lakástípus megújulási lehetőségét a telek körülépítésétől megkülönböztetett tömbkörülépítésben, azaz a keretes beépítési módban látták a modern építészet hazai hívei. Ez a beépítési lehetőség jóval korábban megjelent, pl. Wurga László várostervező 1918-ban a Dorozsmai út mentén ezt a beépítési módot javasolta.¹⁷ De az építész szakma már 1932–33 körül túlhaladottnak ítélte és inkább a sávós építést támogatta. A keretes építés a tömbök belsejében nagy zöld felületet eredményezett, de a lakások lakóhelyiségei többnyire nem befelé, hanem az utcára néztek, valamint az északi fekvésű lakások és a megvilágítás nélküli belső sarkok ellene szóltak. A hatósági engedélyezése 1934-ben történt meg, amikortól a pénzügyminiszter szinte évente újabb területekre adott házadómentességet egészen 1939-ig – keretes építés esetén. Az új szabályzat készítésekor az egyik vitás kérdés a zárt soros építési területek beépítési módjának szabályozása volt. A keretes építés kötelezővé tételével a házadómentességi támogatás megszűnt. A zártudvaros bérházas építést felváltotta a keretes építés bevezetése és megjelent a sávós építés is. A leghagyományosabb építésű Belvárosra és Lipótvárosra (I. öv) nem volt előírva a beépítési mód, minden esetben beépítési tervet kellett készíteni.

Zárt sorú (I–V. övezet)

Keretes beépítés

A keretes építési módnál általában az építési vonaltól számított 12 m egységes épületmélységig kellett építeni (I. övezet: 15 m, II. övezet 14 m max.). Az épületeket többféleképpen is el lehetett helyezni, többféle alaprajzi kialakítással (néha ez kifejezetten előírás volt):

- telek homlokvonali elhelyezéssel
- hátrébb húzott építési vonalra helyezéssel (előkerttel)

- oldalszárnyakkal vagy középszárnyakkal kialakítva (udvar felé)
- hátralépéssel (út felől egy rész hátraugratása közepén vagy telekhatáron mélysége \leq szélessége)
- út felé nyitott udvarral (út felől egy rész hátraugratása közepén vagy telekhatáron, (mélysége $>$ szélesség)
- épületközzel (a zárt sor megszakítása nyílással)
- homlokvonallal részleges kiépítése földszintes háznál ideiglenesen, kivételesen (IV. övezet).

Ezek kialakítását szigorú előírások szabályozták (utcaszélesség, épületmagasság, szomszédos telekhatár illetve épület távolsága, stb. Az udvarokat kertszerűen, egymástól áttört kerítéssel elválasztva kellett kialakítani. Zárt sorú építésnél nem korlátozták a beépítési százalékot, viszont előírták a keretes építés esetén a két szemben fekvő épületsor közötti távolság minimális méretét (a két határoló utca szélessége szerint). A telek beépíthető területén túl fennmaradt udvar 20 %-án lehetett kisebb iparüzemi műhelyt illetve áruraktárt helyezni (I, II–III. övezet egy részén, IV. övezet). A teljes udvar földszinti része beépíthető volt kivételesen, vendéglátás, pénzügyintézet, hivatal céljára egy osztatlan légtérként, bizonyos feltételekkel. Ól, szer-szám- és fűkamra, fűszer csak a IV, valamint az V. övezet egy részén készülhetett. Pince kialakítható volt az udvar alatt (I–III. övezet) raktár, műhely, gépkocsiszín vagy légópince céljára, egyedi elbírálás szerint. Hegyesszögű ($< 60^\circ$) sarokteleknél az épületsarkot le kellett tompítani úgy, hogy min. 3 méteres homlokzata legyen, a levágott rész pedig közterület lett.

Sávós beépítés

Ezt az újonnan megjelenő beépítési módot néhány előírás szabályozta. A párhuzamos épületsávokat az út felőli építési vonalon, általában előkerttel, egységes mélységgel (max. 12 m) és magassággal kellett elhelyezni a telektömbben vagy teleksoron, megfelelő tájolással. Az épületsáv épületei egymáshoz zárt sorban csatlakoztak a beépítési terv szerint. Az épületsávok között az övezetben megengedett max. épületmagassághoz tartozó útszélességet kellett hagyni. Az előbbieken felsorolt változatos elhelyezés és alaprajzi kialakítás a sávós házaknál is értelmezhető (épületrészek kinyúlása, beugrása az épületmélységhez és szomszéd épülethez képest). A II–III. övezetben az udvarokat kertszerűen kellett kialakítani.

A keretes beépítés igen elterjedté vált már a szabályzat megjelenése előtt is, a sávós beépítéssel viszont 1945 előtt egyedül a mai II. János Pál pápa téri OTI-házak készültek (1934).

Szabadonálló

Az épületet min. 5 méterre kellett elhelyezni a telek homlokvonalától, oldalt szabadon hagyandó távolság pedig az övezettől függött. Amennyiben a szomszédtól elvette a napot, akkor az épület elhelyezésén változtatni kellett. Az épület egyik mérete sem lehetett nagyobb, mint 25 m. A lakó- és melléképületen kívül esetenként lakóházon belül vagy kívül vendéglő, üzlet, kis műhely épülhetett.

Egyes övezetekben az RRT előírhatta kötelezően az ikerházas építést (VI–VII. és IX. övezet), ilyenkor a két részt nem kellett egyidejűleg építeni. Egy (VI–VII. övezet)

illetve két telken (VI–VII. és IX. övezet) épülhetett. A kilátás védelme az eddigiekhez hasonló volt (VIII. övezet).

ÉPÜLETMÉRETEK (III. FEJEZET)

Az épületmagasságot zárt soros építésnél a felső szinti földem felső síkjáig, szabadon állónál összetettebb módon határozták meg. A megengedett magasság az övezetektől és a rendezési tervben megállapított útszélességtől függött, de maximálva volt. A maximális magasságokat bizonyos esetekben túl lehetett lépni.

LAKÁSMÉRETEK (IV. FEJEZET)

Az előírások szerint a lakás minimálisan 30 m², lakóhelyiség 8 m² (de legalább egyik 15 m²), szélesség 1,8 m (utcainál 2, 8 m), a mélység a belmagasság kétszeresénél kisebb legyen. Új fogalom volt a főzőfülke, amelyet legfeljebb kétszobás lakásban lehetett létesíteni tervezett berendezéssel, gáz vagy elektromos tűzhellyel. Lakásonként – vízvezeték esetén lakáson belül – kellett wc-t kialakítani.

A természetes fény és szellőzés biztosítására minden helyiségben előírták nyitható ablak (alapterület nyolcada, ill. min 1 m²), kivéve a hallt, főzőfülkét és mellékhelyiséget.

ÚJ RENDELKEZÉSEK (A TECHNIKAI FEJLŐDÉS ÉS A HÁBORÚS HELYZET KÖVETKEZTÉBEN)

Mosókonyhát és szárító teret kellett biztosítani legalább 3 lakás esetén (20 lakásonként egyet). A légoltalmi szabályok érintették a város túlnyomó részét, pl. a legalább négyemeletes és 17 méternél magasabb épületet vázszerkezettel (vasbeton, acél) lehetett csak építeni. Felvonót kellett létesíteni 4 vagy annál több emeletes épület építése, emeletráépítés esetén. Paternosterrel külön foglalkozott a szabályzat. Kis, közép és nagy garázs kialakításával is részletesen foglalkozott. Kis-és közép garázs bármely övezetben lakó- vagy önálló épületben készülhetett, de a VI–VIII. övezetben utcavonalon csak abban az esetben, ha az emelkedő terep miatt az utcai front felé támfal készült, amögé rejtve. Nagy garázs (autók száma ≥ 30) nem létesülhetett a Várban, a VI–VIII. övezetben, a Margit híd és Szabadság híd között a Duna felé, valamint középületek (templom, iskola, színház, kórház, stb.) közelében.

IPAR TELEPÍTÉSE (XI. FEJEZET)

Az iparüzemekkel kapcsolatosan tovább szigorodtak az előírások. Megkülönböztetett kisebb (alapterű, ≤ 200 m², ≤ 20 fő, stb.) és nagyobb üzemeket. Nem létesülhetett a környezetére káros hatással bíró üzem (pl. csontfeldolgozás, ronggyűjtés, sertéshizlaló, kenderáztató – összesen 15 féle). A X. övezet csak az ipar célját szolgálta, itt működhetett mintegy 27 típusú (kénsavgyártás, bitumenolvasztás, csontégető, cukor-, gáz-, műanyag-, szappan-, szeszgyártás stb.) üzem. Munkáslakás itt nem létesülhetett. A telek beépítését korlátozta, a telek minden m²-re maximum 8 m³ épülettömeg eshetett. Lényegében itt jelentkezett először a beépíthető térfogat, mint mutató, mely aztán 1959-től általános előírás volt.

KÜLÖNLEGES ÉPÍTMÉNYEK (XII. FEJEZET)

Ide tartoztak a lakó- és ipari épületek közé nem sorolható épületek, az eddigieknél jóval több típusal. Az eddigi általános szabályokat esetenként lazítani lehetett.

Különleges építmények

Középület (3 oldalról utcával határolt telken álló)	az általános szabályoktól el lehet térni, ha az épület jellege indokolja.
„Közcéli és közérdekű épület és szálloda”	engedmények tehetők, pl. az épületmagasság terén.
Magasház (toronyház)	a két belső övezetben kivételesen építhető, ha városképi szempontból előnyös, de többnyire csak négyoldalt utcákkal határolt telken ($M \leq u$).
Közterületbódék (váróhelyiség, telefonfülke, illemhely, stb.)	állításához ideiglenes engedélyt kell kérni. Árusító bódé legalább gyalult deszkából, mázolóással, max. 20 m ² területen készülhet.
A dunai alsó rakpart építményei	ideiglenesen állhatnak, a felső rakparttól kisebb magassággal, gáz vagy villamosfűtéssel.
Hétfélgé ház (fűtést nem igénylő évszakban használatos)	emelhető: a beépítésre ki nem jelölt, akár közművesítetlen területen; a budai hegyvidék (VIII. övezet) üres telkein és a következő pontban felsorolt helyeken. ideiglenes építési engedéllyel egy darab (telekhatároktól ≥ 5 m-re, a ≤ 30 m ² , belmag $\geq 2,2$ m, $M \leq 4$ m, csak konyhai tűzhely lehet).
Egy telken több hétfélgé ház (hétfélgé háztelep)	erdőtől 100 méterre, házanként 200 m ² területtel, vízellátás, szennyvízelvezetés és árnyékszékék létesítésével <i>(Óbudai és Népszigeten, Pesten egyedül az északi Duna-parton (Meder utca-Rákos patak), Budán az északi Duna-parton (III. Római part és Nánási út között), a III. Szépvögyi út északkeleti részén, III. nagyjából a III. Csúcs-, Arany- és Rómhegy és a budai hegyekben a budaörsi határban (nagyjából Csillebérc, Irhás-árok, Rupphegy).</i>
Több szállást tartalmazó egy vagy több hétfélgé ház (szálló, penzió)	épülhet a telek max. 32 %-án, az épületek között min 10 m távolsággal <i>(az Óbudai és Népszigeten, az északi Dunaparton (XIII. Meder utca- Rákos patak) és (III. Római part és Nánási út között)).</i> A max. egyemeletes házak fából illetve favázzal is épülhetnek. Az alábbi feltételeket kell tartani: telekhatároktól ≥ 5 m-re, a ≥ 250 m ² , belmag $\geq 2,2$ m, helyiségek ≥ 6 m ² , az épülethez, annak területével együtt min 800 m ² tartozzon.
Csónakház	épülhet parton vagy vízen (Margit- Óbudai és Népszigeten, az északi Duna-parton (XIII. Meder utca-Rákos patak) és (III. Bogdáni úttól kifelé eső Duna-parton) bizonyos feltételekkel fából vagy favázzal.
Szerszámos, fűskamra Tekepálya	

További fejezetek foglalkoztak az üzletekkel, a szórakozó intézményekkel és tűzveszélyes épületekkel, az üzleteken belül nagyüzletekkel ($A \leq 300$ m²) és áruházakkal (önálló épület). A nagyüzlet max. három szintre terjedt, padlástérre nem. Az eltérő

szinteket közös légtérrel egybe lehetett kapcsolni. A szórakoztató intézmények (színház, mozi, mulató, hangverseny-, előadó-, táncterem, stb.) újabb fejezetbe kerültek. A színház elhelyezési szabálya enyhült, lakóépület fölszintjén elkülönítve is ki lehetett alakítani, a főbejárat előtt min. 15 méteres úttal: színház (≤ 300 fős), mulató (≤ 500 fős), mozi (≤ 800 fős). 300–600 fős színház saroktelekre, 600 fő felett pedig önálló telektömbön, a főbejárat előtt 18 méteres úttal. Külön kitért a többfunkciós terekre, kertmozira.

AZ ÖVEZETI VÁLTOZÁSOK ÖSSZEFOGLALÁSA (1839–1945)

A 18. század végén Pest belvárosát külvárosok vették körbe (Terézváros – beleértve a később leváló Erzsébetvárost, Józsefvárost és Ferencvárost), egyedül északi irányban övezte beépítetlen terület. Az 1780-as évek végén erre a területre szabályos utcaháló szerinti felosztási terv készült, elkezdődött a Lipótváros, akkor még Újváros kialakulása. Ez a rész a kezdetektől a Belvárossal összefüggő, kiemelt szerepet kapott, bár fejlődését egy évszázadon keresztül megakadályozta a II. József által emelt hatalmas katonai építmény, az Újépület. Az 1805-ös Hild János-féle rendezési terv szerint a városrész északi részében egyedülálló módon, zöld parkírozott területet tervezett, Duna-parti sétánnyal, az utcákat két oldalon fasor kíséri. A Belvároshoz való szoros kapcsolódást jól tükrözik a későbbiekben is a szabályzatok, övezeti besorolások. Az 1838. évi árvíz után készült építésügyi szabályzat (1839) már – szabályozás szempontjából – egy kategóriába (övezetbe) veszi a Belvárost és Lipótvárost, azonban a kapcsolódó rendezési terv már nem veszi figyelembe a Lipótváros északi részének a Hild-féle elegáns parkosítási programját. Külön kezeli Teréz-, József- és Ferencváros belső részét (Nagymező utca – Rákos patak, durván a mai Nagykörút vonalán belüli). Az azon túli területet külön tárgyalja.

1872-ben megszületett Pest város szabályozási terve, mely az Andrássy út és a Nagykörút vonalán túl meghatározott – az addigi városszerkezeti adottságok figyelembevételével – egy kifelé növekvő koncentrikus körutas rendszert. A volt városarok megszüntetésével alakult ki a Rottenbiller utca – Fiumei út – Haller út vonala, és a Városligetet megkerülő volt marhahajtó út folytatásában (a ceglédi vasútvonalon belül) a későbbi Hungária körút vonala. A szabályozási terv kijelölte a város beépítésre szánt területeit (tér- és utcaháló rendszerét), a várost behálózó parkosított területeket, a tervezett temetőket. A külső területeket egyelőre széles sávban beépítetlenül hagyta (Rákos mente – alsó és felső rákosi rétek; Keresztúri, Kúttó, Gubacsi dűlők, stb.). A három fő kivezető út (Váci út, Kerepesei út és Üllői út) menti területeket is beépítésre szánta, az utakat kísérő fasorral. Kiemelten kezelte a város északi irányú, Duna menti terjeszkedését a teljes Váci út menti városszövet belvárosihoz hasonló, feltűnően sűrű utcahálós és zöldparkos kialakításával. Ezt a koncepciót tükrözte az 1873. évi teljes Budapestre készült építésügyi szabályzat tervezete és a hozzátartozó övezeti térkép (csak Pestről készült), amely azonban sohasem került elfogadásra. Az 1839-es felosztáshoz

képezt finomította az övezeti beosztást. Az 5 lakóövezeten belül kiemelten kezelte az egybefüggő zöld jellegű területeket (IV. befásítási övezet). Ez Pesten a Városliget és a minden irányban kiterjedő környezetét, Budán a Városmajort és a hegyvidéket, valamint a szigeteket jelentette. Az addigi legbelső Belváros-Lipótváros övezetet kibővítette a főbb utakkal (Nagykörút, a kivezető utak belső szakaszai). A Váci út és a Duna közti teljes területet a közepes III–IV. övezetbe sorolta.

Az övezethatárokat nagyjából a kifelé növekvő koncentrikus (kör)utak jelentették, a Hungária körút vonalától kifelé terjedő hatalmas terület képezte az V. övezetet. Nem különített még el önálló ipari területet, ipari üzem bárhol létesülhetett (kivéve a befásítási övezetet, ahol nem állhatott gőzgép), azonban adott géptípust csak adott területen lehetett elhelyezni. Az üzemek elhelyezése szempontjából szintén 5 egységre osztotta a várost, északról délre haladva egyre kellemetlenebb gyárak működését engedélyezte.

Az 1870-es évek végére elkészült a három volt önálló város szabályozási terve. Az 1870 óta készülő építésügyi szabályzatot csak 1894-ben fogadták el, a hozzátartozó, teljes fővárost lefedő övezeti térképpel. Az övezeteket az eltérő beépítési mód és telekméret minimuma alapján választották el, az 1873-ashoz képest egyszerűsített módon. Formálisan 4 lakóövezetet és 2 önálló ipari területet különítettek el. Valójában azonban zárt soros, szabadon álló és vegyes övezetet jött létre, mivel a két belső zárt soros övezetet lényeges kritérium nem különítette el. Az átmeneti jellegű III. övezet megszűnt. Az előző befásítási övezetből nyaraló övezet lett – nagyjából hasonló területen. A régi V. övezet nagyjából átment könnyebb építésű vegyes övezetbe, délen egy jelentős sávot a legkellemetlenebb gyárak részére tartották fenn. Azt mondhatjuk, hogy területfelhasználás szempontjából itt további finomítás történt, mert a lakóterületen belül elkülönült a nagy zöld felületű nyaraló terület és övezeten kívül az ipar.

A nagyíramú városfejlődés, a város körüli települések fejlődése és a szabadosabb építést megengedő hatalmas külső sáv kötetlenebb beépítése következtében már 10 év múlva új szabályzat kidolgozásán gondolkodtak, de csak 1914-re került elfogadásra. Ez a szabályzat már komoly, egyértelmű kritériumok alapján (beépítési mód, telek beépítési százaléka, az utcaszélességtől függő épületmagasság) különítette el a 8 lakóövezetet, az addigi övezeten kívüli ipari területet is lakó övezetté minősítette. A gyáraknak fenntartott külön terület tehát megszűnt. Övezeten kívül kerültek a telepített zöldek (parkok és temetők). A két belső övezet lényegében változatlan maradt. A volt nyaralóövezet (most már családiházias nyaraló jellegű néven) két övezetre bomlott a kifejezetten zöld hegyvidékre (csak Budán, a Kamaraerdő is) és a hegyvidék és Városliget környéki átmeneti zónára 1–2 emeletes házakkal (idekerült a Rómaifürdő is). Az addigi hatalmas vegyes építésű övezetet, valamint az ipari területet három zónára osztotta fel, biztosítva a finomabb átmeneteket. A zárt soros városias beépítésű belső zónákat széles sávban egy max. háromemeletes zárt soros, sokszor előkertes lakóházias övezet vette körül. A város határán húzódó sávban nagy telkeken szabadon álló, max. egyemeletes, de nagy, 45 (!) beépítési százaléku területet engedett. A volt iparterületen (csak Pest déli peremén) megjelent egy zárt soros előkertes 2–3 emeletes építést biztosító kisebb övezet, amely lehetőséget adott

a bűzös gyárak és még korlátozottabban a csontgyűjtő telepek elhelyezésére. Vagyis a legkellemetlenebb gyárak környezetében is lehetővé vált a lakások kialakítása.

A Mexikói út – Róna utca között és Sasad-Örmezőn (Kelenföldi pályaudvartól nyugatra pedig kisebb zárványövezeteket iktattak be, ahol kisebb telken, nagyobb beépítési hányaddal szabadon álló, közepes magasságú házakat lehetett emelni. 1940-ig nem volt lényeges változás az övezeti kiosztásban, bár az I. világháború után sok könnyítést vezettek be anyag, szerkezet és méretek tekintetében, valamint új beépítési módok jelentek meg (keretes beépítés, sorház, illetve csoportház).

Az 1940. évi városfejlesztési program eredményeként jelentős változások történtek az övezetek kialakításában. Az egyik legfontosabb változás, hogy hatalmas területeket vontak ki a lakóházas beépítésből (Buda teljes határában, főleg az erdő által borított széles sávot, Pesten a városszövetben elszórt park, temető, sportterületeket és a szigeteket). Ezek részben erdő, park, temető és későbbi rendelkezéseknek fenntartott területek voltak. Ezen kívül újra kivonták az lakóövezetekből Pest déli keskeny sávját, és ipari övezetté nyilvánították, mintegy 27 féle gyár csak itt működhetett. A 9 lakóövezetből 5 zárt soros, 4 pedig szabadon álló beépítést irányzott elő. A beépítés magassága kifelé fokozatosan csökkent. Az I. övezetbe kizárólag Belváros-Lipótváros került, ahol csak beépítési terv alapján lehetett építeni. Pesten a lakóövezetek túlnyomó részén a zárt soros-keretes építést írták elő, korlátozatlan beépítési hányaddal. A három szabadon álló, emeletes beépítésű övezet csak a Városliget környékére korlátozódott. A városszéli sáv továbbra is a szabadon álló családi házas építésnek volt fenntartva, de az addigiaknál kisebb területen, csak földszintes házak részére és sokkal kedvezőbb (24 %-os beépítési hányaddal). Budán más volt a helyzet. A zárt soros-keretes beépítésű három övezet a Duna menti hol szélesebb, hol keskenyebb sávot foglalta el (a Várra különleges építési előírások vonatkoztak). Buda túlnyomó része a három szabadon álló, emeletes beépítésű övezetbe tartozott, főleg 600 □ öles telkekkel és max. 9 m magasságú épületekkel, a telkek 16–32 %-os beépíthetőségével. Sasad-Örmező-Gazdagrét környékén csak kis telkes, földszintes beépítés volt engedélyezve (ugyanaz az övezet, mint Pest határában). Budapest néhány kisebb, főleg külső területén családi házas sávos beépítés volt az előírás pl. Göncöl utcai OTI lakótelep, Rákospálva.

Végezetül még tekintsük át a szabályzatok formai változásait. Az első, 1839. évi szabályzat már nyomtatott formában jelent meg. Az 1870. évi ideiglenes utasítás nem került kiadásra, a korabeli FKT ülés kéziratos jegyzőkönyve tartalmazta, valamint megküldték a városok részére. 1894-től 1940-ig rendkívül részletes tárgymutató kísérte az önálló kötetben kinyomtatott szabályzatokat, azokat igen jól használhatóvá téve. A szabályzatokhoz külön övezeti térkép tartozott. Az 1940. évi kötet definiálta a fogalmakat.

JEGYZETEK

1. *Országgh 1885.* 22.
2. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője*, 1895. július 14. 135–137.
3. *ÉI 1877.* II. 18., 119–120.
4. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentései 1870. és 1871. évi működéséről. A Sugárút. 5.
5. A kiírás és a beérkezett pályaművekhez tartozó leírások részben a FSZEK-ben megtalálhatóak. A pályázati tervanyagok nagyrésze nem fellelhető. A Kassai Szlovák Műszaki Múzeumban – ahová részben (?) a Magyar Mérnök és Építész Egylet anyaga került – nem található.
6. BFL XV.16.b.221/33 (1–9)
7. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1907. évi működéséről, 10. A térkép eddigi ismereteink szerint nem fellelhető.
8. *Magyar Közigazgatás* 1892. III. 6.
9. Budapest története IV. 303.
10. A FSZEK-ben megtalálható példány még csak egy javaslat, amelyet a szakértőknek véleményezésre adhattak ki, erre utal a megjegyzések részére szabadon hagyott minden páratlan oldal.
11. BFL II.1.a. FKT 1870. szeptember 17-i ülése, 1. kötet 106. sz. 360. ügyszám. *ÉI 1877.* II. 18. 119–120.; II. 25.; 139–140.
12. *Magyar Ujság* 1871. VII. 22.
13. *ÉI 1877.* II. 25., 139–140.
14. Fővárosi Közmunkák Tanácsa hivatalos jelentése 1913. 1914. és 1915. évi működéséről.
15. Építésügyi szabályzat Budapest székesfőváros területére. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának tervezete és a Székesfőváros Tanácsának módosított szövege, 1910.
16. Építésügyi szabályzat könnyítése, FK 1933. I. 13., 24–30.
17. BFL XV.17.b.323.b/1534

FELHASZNÁLT IRODALOM

A beépítési mód reformja: keretes, sávós és pontszerű beépítés. „Kertes sorházépítés miért nem alakult még ki Magyarországon?” In: <http://habitation.archivportal.hu/> letöltés: 2019. jan. 20.

Az új építésügyi szabályzat kritikai ismertetése. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője*, 1894. 265–66, 269, 284–85, 305–309, 319–322.

Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirozás forradalmáig. Budapest története IV. Szerk.: *Vörös Károly*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978.

Budapest története a forradalmak korától a felszabadulásig. Budapest története V. Szerk.: *Horváth Miklós*, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1980.

Déry Attila: 1872–1918 Városrendezési alkotások. *Budapesti Negyed* 1995/3.

Előterjesztés Buda-Pest szépítése tárgyban. *Budapesti Közlöny* 1868. június 4.

Fővárosi Közlöny, 1890–1944

A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentései 1870–1944

Harrer Ferenc: Budapest városfejlesztési programja. *Városi Szemle* 1941, 1–208.

Hegedüs József–Tosics Iván: Budapest általános rendezési tervének előzményei (1932–1955), Budapest, 1985. Budapest Főváros Levéltára 1984.

Hidvégi Violetta: 52 év 12 ezer tervlap – Pest város Szépítő Bizottmánya (1808–1860). <http://www.bpht.hu/historiak/133.pdf>, letöltés 2019 jan. 21.

Körner Zsuzsa – Nagy Márta: A városrendezési szabályozások története Magyarországon, Műegyetemi Kiadó, 2004.

Locsmándi Gábor: Városépítés, településfejlesztés In: www.urbanisztika.bme.hu/segedlet/ letöltés: 2019 jan. 20. kozgazdasz/BPKöNYVFjav0205.doc, letöltés: 2019 feb. 10.

Ország Sándor: Budapest középítkezései 1868–1882. Budapest, 1885.

Palóczy Antal: Budapest jövője. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye*, 28., 1894. 4. sz. 105–109.

Perényi Imre: Budapest városépítésének fejlődése 1873–1973. *Tanulmányok Budapest múltjából* 1974, 25–35.

Preisich Gábor: Budapest városépítésének története II. k. A kiegyezéstől a Tanácsköztársaságig. III. k. A két világháború közt és a felszabadulás után. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1964., 1969.

Rózsa Péter: A fővárosi építési rendszabályok kérdéséhez. *Építő Ipar Építő Művészet* 1877, 77–79., 117–119., 185–187., 209–212; 1878, 39–40.

Sipos András: A jövő Budapestje 1930–1960. Városfejlesztési programok és rendezési tervek. Napvilág Kiadó, Budapest, 2011.

Sisa József: A pesti Aldunator (a későbbi Duna-korzó) egykori épületegyüttese. In: *Ars Hungarica* 1989/2. 157–167.

Készült *Fabó Beáta*: Budapest városrendezési (építési) szabályozási elemei és azok változásai [1839–1976], című tanulmány felhasználásával amely a BUDAPEST VÁROSRENDEZÉSI SZABÁLYOZÁSÁNAK VÁLTOZÁSAI A KIEGYEZÉSTŐL NAPJAINKIG című tanulmánykötet része. Kézirat. Szerk.: *dr Nagy Béla*, Mű-Hely Tervező és Tanácsadó Zrt., Budapest, 2019.

OVERVIEW OF BUDAPEST BUILDING REGULATIONS BEFORE 1945

ABSTRACT

Building regulations serve urban planning, adequate use of urban land. The regulations treated the problems of building site, neighbourhood, construction, and implementation. The most basic regulatory element was the zone system with the indicators assigned to different zones. At the beginning it meant the separation of the urban land and the periphery. Later it became finer with the development of more detailed planning ideas, the expansion of the city and growth of population.

The conscious planning began with the plan of Lipótváros (district) which laid the structure of the streets at the end of the 18-th century. At the first half of the 19-th century, at the time of the Palatine Joseph Habsburg there were some extensive instructions for beautification of Pest. The first building regulation was issued after the big flood of the Danube in 1838. Large-scale urban development works began before the unification of three cities into one capital city in 1873 under initiated by prime minister Gyula Andrásy based on the ideas of engineer and planner Ferenc Reitter. The master regulatory plans made for the three cities (Pest, Buda, Óbuda) before the unification were continuously modified during the next decades and were in force just until 1940. During this 70 years building regulations changed time to time. Construction works were realised during a quarter of century following the provisional building regulations of 1870. The one issued 1894 became obsolete soon because of the intense city development, that's why a new one was created in 1914. This one went out rapidly, the modified edition took place in 1926. The urban development programme created under Ferenc Harrer's guidance formulated well-based ideas about size and distribution of the population. The connected new building regulations represented radical changes in approach and content.

fabo@bparchiv.hu