

## **A VÁROSPOLITIKA VÁLTOZÁSA ÉS AZ ELŐVÁROSOK HELYZETE PÁRIZSBAN ÉS BUDAPESTEN (1850–1949)**

(Transition of the urban policy and the situation of the suburbs  
in Paris and Budapest [(1850–1949)])

KERESZTÉLY KRISZTINA

A mai értelemben vett külváros Európában a 19. században lezajló ipari forradalom hatására született meg. Az ipari beruházások és a nagyarányú népesség-bevándorlás miatt a város addigi területe túl szűknek bizonyult a megnövekedett igények kielégítésére. A városi infrastruktúra mind több eleme lépett át a városhatáron (ez kezdetben a környezetet erősen szennyező ipari létesítményeket, illetve a megnövekedett területigényű beruházásokat érintette, de napjainkban már a harmadik szektorra és a közhivatalokra is kiterjed). A városmag fejlődése és a beruházások kitelepülése a városi népesség egy részének kivándorlását is magával vonzotta: az egyre dráguló városi élettel és lakáshiánnyal szemben a városkörnyéki területek olcsóbb megélhetést és helybeni munkalehetőséget kínáltak.

Az elővárosok gyors növekedése a 19. század végén azonban nem járt együtt azok tervezett kiépítésével. A kiköltöző lakosság ezért továbbra is a város infrastruktúráját, az ott található kulturális, egészségügyi vagy gazdasági létesítményeket használta mindennapi életében. Az elővárosok benépesülésével tehát nem oldódott meg az eredeti probléma: a város túlterheltsége. Sőt, a városi adózástól mentesült, de a város adta előnyöket kihasználó elővárosi lakosság jelenléte egy újabb problémát szült, a város és környéke közötti (gazdasági, kulturális és politikai) ellentéteket.

A városmag és a külterületek egymásra utaltsága fejlődésük során mind sürgetőbbé tette az őket szembeállító ellentétek rendezését. A város túlterheltsége mindaddig nem szűnhetett meg, amíg a környék infrastrukturális ellátottsága meg nem oldódott. Ez azonban – úgyis, mint az előváros „szülőatyja”, s úgyis mint annál jóval fejlettebb és rendezettebb egység – a város feladatává vált. A városkörnyék rendezése ezért a várospolitikai, a városrendezés hatáskörébe került. Az elővárosok helyzetének alakulása tehát szorosan összefonódik a várospolitikai irányvonalainak változásaival, hiszen fejlődésük nagy részben a város által elvégzett – vagy el nem végzett – szabályozásoktól függ.

E cikk a várospolitikai változásain keresztül próbálja megvizsgálni a város környékének fejlődését, a város és elővárosai közötti kapcsolatok alakulását. Ehhez két város, Párizs és Budapest mintegy százéves fejlődésének mozzanatait fogjuk végigkövetni a párizsi haussmannianizmus megszületésétől (azaz az 1850-es évektől) 1949-ig, az államszocialista várostervezés bevezetéséig Budapesten.

E két, Európa különböző régióiban elhelyezkedő város várospolitikája ezen időszakban hasonló válaszokat adott az elővárosok fejlődése során felmerülő problémákra, kezdve a 19. századi haussmanni „monumentális”, hatalmi érdekeket szolgáló, az elővárosokat elhanyagoló városépítéstől a 20. század közepén megszülető, a várost és külterületeit egyaránt érintő általános városrendezési tervekig. A párhuzamos fejlődés 1949-ben szakadt meg: míg a párizsi agglomeráció rendezése a korábbi elveket követve haladt tovább, addig ugyanez Budapesten más keretek közé, az elsősorban állami érdekeket szolgáló, újjáalakított közigazgatás hatáskörébe került.

A várospolitikai fejlődése a 19. század második és a 20. század első felében sok európai nagyváros történetében többé-kevésbé hasonlóan játszódott le. Célunk azonban nem egy általánosan érvényes séma felállítása, csupán egy „ötlet” felvetése, melyet két, Európa különböző szegletében lezajlott városfejlesztési folyamat összehasonlításával szeretnénk bemutatni.

A két nagyváros Párizs és Budapest egyaránt egy-egy monocentrikus ország központjai. Elővárosaik kialakulása hasonló ütemben, de fáziskülönbséggel zajlott. A párizsi agglomeráció belső gyűrűje („petite couronne”) a századfordulóra vált összefüggő, városias beépítettségű területté. Budapesten – bár az elővárosok fejlődése a három korábbi város (Pest, Buda és Óbuda) 1873-as egyesítése után szinte azonnal megindult – ekkor még nem beszélhetünk összefüggő külvárosi ipari övezetről. A párizsi belső gyűrűnek megfelelő övezet csak a két világháború között alakult ki. Ebben az időszakban Párizs körül már egy második gyűrű („grand couronne”) jelent meg, amit azonban nem a város iparosodása következtében történő gyárkitelepitések, hanem az alsóbb társadalmi rétegek családi házas építkezései jellemeztek. A külső agglomerációs gyűrű fogalma Budapesten is megjelent az 1930-as években, de ezt a főképp mezőgazdasági jellegű területet a városrendezés sokáig a főváros „védőövezetének” tekintette, s csak az 1960-as évektől vált jelentős ipari központokkal rendelkező övezetté.<sup>1</sup>

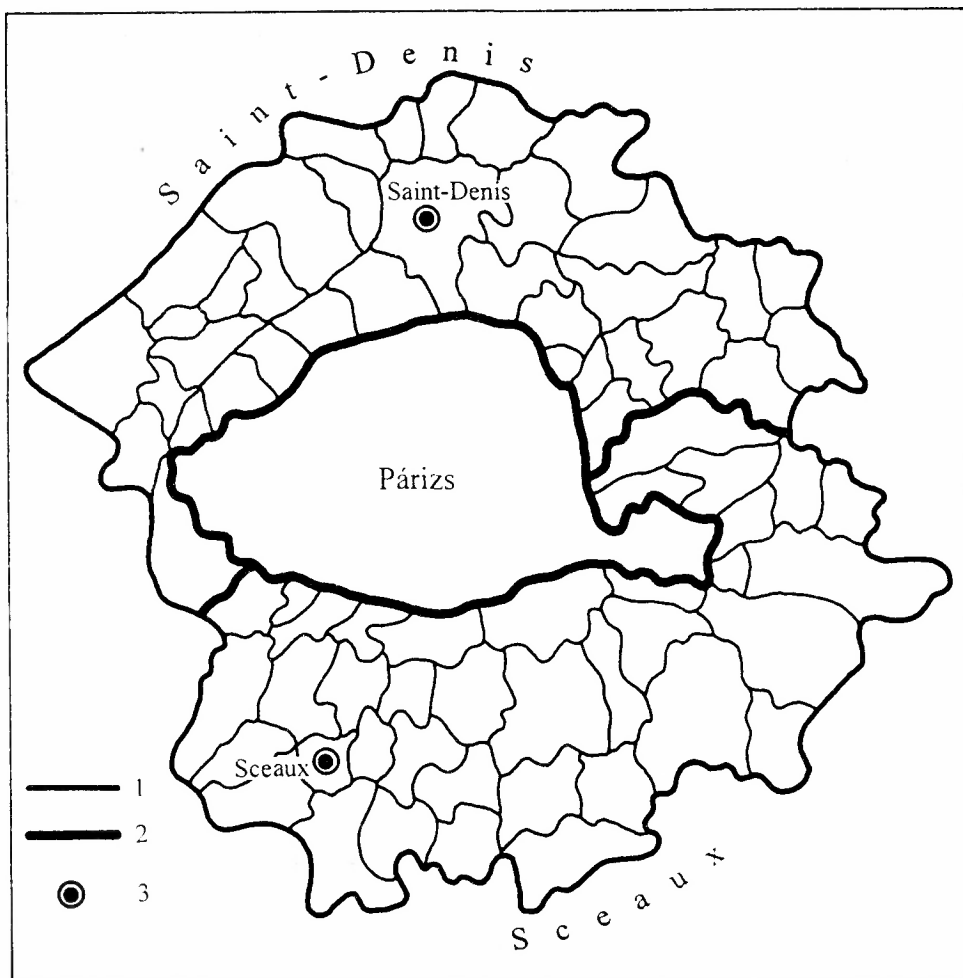
E fáziskülönbség ellenére a várospolitikai változásának egyes szakaszai nagyjából egyidőben zajlottak le a két városban. A haussmanni városrendezés időszaka Budapesten két évtizedes késéssel jelentkezett Párizshoz képest. Az elővárosok rendezésének kérdése azonban már nagyjából egyszerre, a századforduló környékén merült fel mind a francia, mind a magyar fővárosban.

A francia fővárost körülvevő területek beépülése már a város iparosodása előtt, a 19. század első felében megindult. A város nyugati határterületein lefektetett első vasútvonalak mentén ekkor a városi középosztály építkezései jelentek meg. Az elővárosok – bár még korántsem olyan sűrű és városias beépítettségű, mint a későbbi évtizedekben – tehát már ekkor is léteztek, s ezt megerősíti, hogy Párizs és környéke már a francia forradalom óta különálló közigazgatási egységet képezett. Szajna megye, melynek területe nagyjából lefedte a később beépülő belső gyűrűt, három kerületet, Párizs városát, Saint-Denis-t és Sceaux-t foglalta magában (1. ábra).<sup>2</sup>

Budapest környékét ugyanakkor, a három város egyesülésekor még csupán néhány ezer vagy néhány száz fős falvak jellemezték, melyeknek elővárossá fejlődése csak az ezt kö-

## 1. ÁBRA

*Párizs és elővárosainak közigazgatási helyzete a francia forradalomtól 1964-ig*  
*(The administrative situation of Paris and its suburbs from the*  
*French Revolution to 1964)*



*Jelmagyarázat:* 1– Szajna megye határa; 2 – a kerületek közigazgatási határa; 3 – kerületközpont.

*Forrás:* Soullignac, F. (1993) La banlieue parisienne. La Documentation Française, Paris, 9. o.

vető időszakban, a városi iparosodással szoros összefüggésben indult meg. A gyorsan iparosuló községek (összesített népességük 1866-ban még csak 20 ezer, 1900-ban viszont már 126 ezer) városiasodásuk ellenére továbbra is Pest megye fennhatósága alá tartoztak, s így rendezésük kérdése mindenekelőtt közigazgatási problémaként merült fel. Az elővárosok rendezésének problémája ezért – az agglomeráció fejlettségéhez viszonyítva – előbb jelentkezett Budapesten, mint Párizsban (1–2. táblázat).

## 1. TÁBLÁZAT

*Szajna megye népességének növekedése 1866–1946<sup>3</sup>*  
(*The growth of the population in Seine county 1866–1946*)

Évszám	Párizs	Saint-Denis	Sceaux
1866	1 825 247	178 359	147 283
1896	2 511 629	475 398	321 780
1921	2 906 472	886 632	618 587
1931	2 891 020	1 169 697	873 138
1946	2 725 375	1 132 548	917 788

Forrás: Soullignac, F. (1993) 28–32. o.

## 2. TÁBLÁZAT

*A budapesti agglomeráció népességének növekedése 1869–1949<sup>3</sup>*  
(*The growth of the population in the Budapest agglomeration*)

Évszám	Budapest	A Budapesthez 1949-ben csatolt elővárosok
1869	280 349	20 000
1900	733 359	126 000
1921	928 996	303 030
1930	1 006 000	416 507
1949	1 057 912	532 404

Forrás: Preisich, G. (1969) 7–13. o.

## Fogalmak és kronológia

A várospolitikai fejlődésének szakaszait a francia város-szociológus, Alain Cottureau által javasolt fogalmak segítségével állítottuk fel.<sup>4</sup> Cottureau szerint a párizsi várospolitikai a századfordulón alapvető változáson ment keresztül. Míg a 19. században a városrendezés Párizsban kizárólag hatalmi igényeket szolgált, addig ezt a századfordulón a

modern, közösségi érdekeket képviselő, „tudatos” várospolitika váltotta fel. Ennek első konkrét megnyilvánulását e szerző a párizsi metró 1900-ban kezdődő kiépítésében látja.<sup>5</sup>

A várospolitika változásainak Cottereau által javasolt felosztását tovább finomítva annak három szakaszát különböztethetjük meg, melyek Haussmann kora és 1949 között a párizsi és budapesti agglomerációk fejlődésének történetét egyaránt meghatározták.

Az ún. „hatalmi várospolitika” („urbanisme autoritaire”) a haussmanni városrendezéssel azonosítható. Párizsban az 1850-es évektől a századfordulóig tartott ez a korszak, Budapesten a három város egyesítésétől az első világháborúig.

Erre az időszakra a város egyeduralkodó jellemző. A várospolitika nem foglalkozott a városkörnyék rendezésének kérdésével, s ezzel összefüggésben nem számolt a városrendezés szociális következményeivel. E „technokrata” városvezetés ugyanakkor mégis haladást képviselt az előző korokhoz képest. A városépítés ugyanis az egységes városkép kialakítása mellett már a város egyéb infrastrukturális elemeinek (köz művek, közlekedési hálózat) kezelését is figyelembe vette.

A második szakasz átmenetet jelentett a hatalmi várospolitikából a „tudatos várospolitikába”. A városrendezésben ekkor jelent meg először a szociálpolitika, illetve az agglomeráció rendezésének gondolata. Egyelőre azonban e tárgyban, az elképzelések körüli vitákon kívül, kevés gyakorlati eredmény született, s így az elővárosok épp ebben az időszakban élték meg legrendezetlenebb fejlődésüket. Ez Párizsban a századfordulótól az 1930-as évekig, míg Budapesten a második világháború végéig tartott.

A városkörnyék rendezetlen növekedése végül a törvényhozás beavatkozását követelte meg. A „tudatos várospolitika” („urbanisme volontaire”) kezdeteként az 1930-as években mindkét országban meghozták az első általános, a várost és elővárosait egyaránt érintő városrendezési törvényeket, majd Párizsban 1934-ben, Budapesten 1947-ben megszülettek az első általános városrendezési tervek, melyek az elővárosokat már összefüggő, a várossal koherens egységet képező területként kezelték.

### *Monumentális városépítés – a haussmanni várospolitika a 19. században*

A Budapesten és Párizsban az elmúlt század második felében lezajló nagy városépítkezések közötti párhuzam ismert jelenség. Haussmann hatása Budapestre Bécs közvetítésével érkezett.<sup>6</sup> A sűrű, keskeny utcákkal átszőtt középkori város egységes, modern városképének kialakítása Párizsban 1853 (Haussmann beiktatása) után, Budapesten pedig 20 évvel később, a főváros egyesítését követően indult meg.

A nagy közterek, középületek kiépítése mindkét városban a hatalmi demonstrációt szolgálta. Budapesten a haussmanni építkezések a kettős Monarchia másik fővárosához, Bécshez való felzárkózást segítették.

A párizsi és a budapesti városfejlesztések közötti hasonlóságot legnyilvánvalóbban a két városban kiépített kör- és sugárútrendszer mutatja. De ugyanúgy Haussmann hatására utalnak Budapesten a monumentális középületek (a legismertebbek az Akadémia, az

Opera, az Országház, a Tőzsde, a Vigadó épülete, melyek a párizsi Operával, különböző színházakkal [Théâtre de Châtelet, Théâtre de la Ville stb.] hozhatók párhuzamba), a parkok (a Városliget, a Dunakorzó, melyeknek Párizs leghíresebb, Haussmann korában létesített parkjai, a Boulogne-i erdő, a Vincennes-i erdő, a Montsouris-park stb. felelnek meg) és a csatornahálózat kiépítése.<sup>7</sup> E fejlesztéseket Párizsban a Világkiállítások (1878, 1889, 1900), Budapesten pedig a Millennium lendítette előre.<sup>8</sup>

A monumentális építkezések mellett azonban a városrendezés sem Párizsban, sem Budapesten nem oldotta meg a népesség gyors növekedéséből és az iparosodás folyamatából eredő problémákat. Az elővárosok rendezésének kérdése ebben az időben csak akkor merült fel, amikor arra a város belső rendezése miatt feltétlenül szükség volt. Az elővárosok még nem számítottak állandóan fejlődő, összefüggő területnek. Ez az „elhanyagoló”, „önző” várospolitikai mindkét fővárosban jellemző volt.

#### *Párizs közvetlen környékének 1859-es beolvasztása*

A Párizs körül 1791-ben létrehozott vámhatár a főváros környékén elhelyezkedő településeket megfosztotta a város nyújtotta kiváltságoktól. 1841 és 1844 között egy katonai védőrendszer épült Párizs köré, a város határán kívül. Ez a két határvonal a közéje szorult 24 település fejlődését mind a város, mind a távolabbi elővárosok irányában elvágta. A községek sorsáról ekkor megkezdődő viták húsz évig tartottak. A városvezetés fölöslegesnek tartotta a települések Párizshoz csatolását, mivel az túl sok áldozatot követelt volna a város részéről.

Az egyesítés, bár elkerülhetetlen volt, csak akkor jött létre, amikor azt a város érdekei megkívánták. Párizs lakossága 1841 és 1861 között 640 ezer fővel emelkedett, s az így „megtelt” főváros további fejlesztéséhez új területekre volt szükség. Haussmann a várost övező települések beolvasztásával több mint kétszeresére növelte a város területét.

A hozzácsatolás hatalmas anyagi áldozatok árán (a települések városi infrastruktúrájának, közigazgatási rendszerének kiépítését a városnak kellett finanszíroznia, s Haussmann jelentős hitelek felvételére kényszerült, ami végül politikai pályafutását is tönkretette) megoldotta a város és az egykori külvárosok fejlődésének problémáit. Az akkor alakulóban lévő távolabbi elővárosok helyzetét azonban inkább súlyosbította az egyesítés. Azok a néprétegek (munkások, kézművesek, újonnan bevándorlók), amelyek addig a volt külvárosokba települtek, ettől kezdve nem tudták tartani a városi életszínvonalat és kénytelenek voltak a várost körülvevő védőfalon kívüli területekre költözni. E külső települések egyre gyorsabb ütemű növekedése azonban még több mint fél évszázadon át – a védőrendszer 1920 és 1924 közötti lebontásáig – a fővárostól teljesen elszigetelten zajlott.<sup>9</sup>

*A Fővárosi Közmunkatanács alapítása Budapesten*

Az elővárosok rendezése a 19. században Budapesten is csak a várost közvetlenül érintő esetekben merült fel. Ezt mondta ki a Fővárosi Közmunkatanács megalapításáról szóló 1870: X. törvénycikk 15. paragrafusa: „Amennyiben azon munkálatok, melyeknek tervezése és vezetése e törvény szerint a fővárosi közmunkák tanácsát illeti, oly területekre is kiterjednének, amelyek Pest és Buda városok fennhatósága alatt nem állnának, ezen területek az érintett szabályozási munkákat illetőleg a fővárosi közmunkák tanácsa alá rendeltetnek...”. Ezen előírás tehát – mely végül soha nem valósult meg a gyakorlatban – nem az elővárosok rendezésére, hanem a város rendezésének esetleges „meghosszabbítására” vonatkozott.<sup>10</sup>

*A várospolitikai irányváltásának kezdete*

A városrendezés valójában a 20. század elején kezdett felfigyelni az elővárosok fejlődésének problémájára. Míg Párizsban a rendezetlen körülmények között kialakult, de már teljesen városias formát öltött belső gyűrű közegészségügyi és szociális problémái, addig Budapesten a várost és környékét elválasztó közigazgatási nehézségek indították el ezt a folyamatot. Az ekkor még csak tervek szintjén megjelenő megoldások mindkét városban több évtizedig tartó viták kiindulópontjai lettek.

*Budapest — az 1908-as Bárczy-Harrer-féle tervezet*

A Budapest körül elhelyezkedő községek közigazgatási hovatartozása a századfordulóra vált problematikussá. Bár ebben az időben még nem beszélhetünk összefüggő elővárosi övezetről, néhány település (Újpest, Csepel, Budafok) ipari jellege, s ezáltal a fővároshoz fűződő szoros kapcsolata nyilvánvaló volt.<sup>11</sup>

A Budapest szomszédságában, de a főváros közigazgatási rendszerétől elszigetelten fejlődő községek problémájának megoldására több kísérlet történt a századforduló óta. 1901-ben Pest vármegye kérelmezte kilenc település<sup>12</sup> Budapesthez csatolását. A kezdeményezést ekkor a főváros ellenállása hiúsította meg. 1907-ben viszont a főváros tett kísérletet az éppen rendezett tanácsú városi rangot kapott Újpest beolvasztására. Ezt viszont ez utóbbi akadályozta meg, ragaszkodva önállóságához és olcsóbb közigazgatási rendszeréhez.<sup>13</sup>

Az elszigetelt próbálkozások után *Harrer Ferenc* 1908-as tervezete volt az első, mely az elővárosok helyzetét részletesen megvizsgálva tett javaslatot a közigazgatás megreformálására. *Bárczy István* polgármester felkérésére Harrer harminc Budapest környéki község állapotát vizsgálta meg. Első kritériuma a települések városiasságának foka volt, melyet a házak állapota (azaz az emeletes házak aránya), a mezőgazdasági és a beépített

területek aránya, a lakosság foglalkoztatottsági összetétele, valamint az ott található gyárak száma szerint határozott meg. A másik kritériumot, a községeknek a fővároshoz fűződő kapcsolatát, a tömegközlekedés és az áruforgalom alapján osztályozta. Vizsgálódása után kilenc települést emelt ki (Újpest, Rákospalota, Rákosszentmihály, Rákosfalva, Kispeszt, Erzsébetfalva, Albertfalva, Budafok és Kistétény), melyek fejlettsége lehetővé tette, hogy teljes egészében a városhoz csatlakozzanak. A maradékot – a tervek szerint – csak törvényhatóságilag kapcsolták volna Budapesthez, vagyis bár Pest megyétől a fővárosi törvényhatóság alá kerültek volna, továbbra is megtarthatták volna olcsóbb közigazgatási rendszerüket.

A reform egyetlen ellenérve – Harrer szerint – a fővárosra háruló hatalmas anyagi teher lehetett. Ezt azonban ő – s ebben rejlik a tervezet reformjellege – hosszú távon megtérülő beruházásnak tekintette, hozzátéve, hogy a városnak a bekebelezés amúgy sem jelentene sokkal nagyobb kiadásokat, mint amiket már addig is vállalt a községekkel való szoros kapcsolatából kifolyólag.<sup>14</sup>

A tudatos városrendezés ezen első megnyilvánulása azonban olyan erős ellenállásba ütközött a főváros részéről, hogy a tervezetet végül soha nem tárgyalták. Hogy miért volt ez a tervezet úttörő jellegű, azt a vele könnyen párhuzamba állítható Haussmann-féle egyesítéssel összevetve lehet igazán megérteni. Haussmann 1859-ben egy eleve meghatározott, fallal körülvett területet csatolt Párizshoz; az egyesítést tehát semmilyen, a településekre vonatkozó felmérésnek nem kellett megelőznie. A hozzácsatolással kapcsolatos kiadásokat pedig – hogy Harrer szavaival éljünk – azonnal megtérülő beruházásnak kell tekinteni, hiszen a városnak mindenképpen bővítenie kellett a területét. Az egyesítés azonban – éppen a „tudatosság” hiánya miatt – nem oldotta meg a távolabbi elővárosok helyzetét: az 1841-es védőfal ezután áthághatatlan határt jelentett a város és az azt körülvevő települések között.

Harrer javaslata viszont, mely széles körű előzetes vizsgálaton alapult, a bekebelezésre szánt területen kívülre került községeket sem hagyta volna teljesen magára: bár meghagyta számukra az önálló fejlődés lehetőségét, bizonyos közigazgatási szinten mégis a város érdekkörébe kívánta vonni őket.

### *Párizs — az urbanizmus megszületése*

A haussmanni várospolitikai nemcsak a párizsi elővárosok fejlődését hanyagolta el, de magában a fővárosban sem foglalkozott a lakáshelyzettel. Az egyre szűkülő lakáspiac miatt mind szélesebb rétegek szociális helyzete vált kritikussá. Egy részük a szűk városi keretet elhagyó gyáripárt követve az elővárosokba költözött, más részük továbbra is a falakon belül maradt – egyre embertelenebb körülmények között. A városban eluralkodó lakáskrisz és a külvárosok rendezetlen növekedése a századfordulón szociális mozgalmat indított el. Egyes kutatók ezt az időszakot tekintik az urbanizmus, azaz a várostudomány



megszületésének, mivel ez volt az első alkalom, amikor a várostervezést már nemcsak az építészet, hanem egyéb – szociális, ökonómiai – szempontok is irányították.<sup>15</sup>

A városi nyomor hatására kialakuló új várostervezés nem egyedülállóan francia jelenség. A 19. század végén Angliában merült fel először a gondolat, hogy a gyors iparosodásból következő társadalmi krízisért, falu és város végleges kettészakadásáért egyértelműen a város, az urbanizáció a felelős. A válság megoldása az új várostervezés szerint az „emberibb lakókörnyezet” kialakítása volt: a városi embert vissza kell helyezni a természet, a család harmóniájába; vissza kell állítani város és vidéke egységét. Ezt a gondolatot képviselte *Ebenezer Howard* kertváros-mozgalma, s ennek hatására merült fel Párizsban a város falain kívüli területek rendezése.<sup>16</sup>

Párizsban a lakáskrízis kiváltotta első reakciók az 1870-es kommün idejére datálódtak. Ekkor alakultak meg a párizsi munkások első bérlő-szakszervezetei. E mozgalom érte el, hogy az 1889-es világkiállításon külön pavilont szenteltek a lakáskérdésnek, s hogy a következő években önálló szervezet alakult az olcsó lakások építésére (*Société Française des Habitations a bon marché*), mely egy 1894-es törvény alapján állami támogatásban részesült. Ezek a törekvések azonban távolról sem javítottak a lakáskrízisen: Párizsban 1914 előtt összesen kétezer lakás épült e rendszer alapján.<sup>17</sup>

A századfordulón meginduló új városépítő mozgalom tehát egyéb megoldásokat keresett: a munkáslakások építését a város határain túl, megfelelő egészségügyi és környezeti körülmények között kívánták megvalósítani.

*Georges Benoît-Lévy* honosította meg Franciaországban E. Howard kertváros-mozgalmát, mely a két világháború között húszezer új lakást biztosított ugyan, de ezzel még mindig nem tudták felvenni a versenyt a betelepülők egyre növekvő számával. A főváros és környéke elszigeteltségének enyhítését szolgálta egy másik terv: a Párizst körülfogó erődrendszer lebontása és helyére zöldövezeti sáv telepítése, mely a főváros „tüdejének” szerepét kapta volna.

Az erődrendszer lebontásának és rendezésének gondolata még tovább vezetett: felmerült az igény egy olyan szerv létrehozására, mely Párizs körül tíz kilométeres körzetben irányítaná a területrendezést. Bár az elképzelés először mind a városi eljáróság, mind az állam részéről heves ellenállást váltott ki, a környék rendezésének sürgető volta miatt mégis megvalósult. 1910-ben Dausset, Szajna megye elöljárója megalakította Párizs környékének városrendezési bizottságát (*Commission de l'Extension de Paris*), melynek célja a párizsi külvárosok anarchikus növekedésének megfékezése volt.<sup>18</sup>

A bizottság terve alapján a várost körülfogó katonai zónát zöldövezeti sávra alakították volna, s a Szajna megyében építendő munkáslakásokat szintén zöldterületek, parkok, sétányok és kertvárosok övezték volna. Az elővárosi közlekedést egy kör formájú és ahhoz kapcsolódó sugárirányú úthálózattal kívánták megreformálni. A terv megvalósítása azonban az első világháború miatt elmaradt.

1919-ben újabb terv született, ezúttal a Szajna megyében létrehozott Párizs környéki igazgatóság (*Direction de l'Extension de Paris*) irányításával. A későbbi városrendezési tervek alap gondolatát előrevetítő tervezet az elővárosi ipari területeket zónákra osztotta,

és felvetette három új város építését. A közlekedést helyi érdekű expresszhálózat (RER) kialakításával oldották volna meg. Ez a terv is megghiúsult, mivel a szenátus visszautasította a szükséges hitelek folyósítását.<sup>19</sup>

### *Párizs és Budapest — „elhanyagolt” elővárosok*

Az elővárosok szerepének felismerése és az erre vonatkozó tervek a 20. század elején mind Párizsban, mind Budapesten csupán elvi jelentőségűek maradtak: a még erősen konzervatív városvezetés mindkét fővárosban megakadályozta a külterületek következetes rendezését. Az első világháború és az azt követő újabb bevándorlási hullám pedig e kezdeti próbálkozások, tervek értelmét is megkérdőjelezte. Az elővárosok növekedése a két világháború között még nagyobb ütemben, még rendezetlenebbül folytatódott, s ez annál is súlyosabb következményekkel járt, mivel ez volt az az időszak, amikor az agglomeráció növekedésében – a városok népességszámának fokozatos stagnálásával párhuzamosan – az elővárosok vették át a vezető szerepet.

Párizs lakosság száma az 1920-as évektől kezdve csökkenő tendenciát mutatott, míg a Szajna megyéhez tartozó további két kerület (Saint-Denis és Sceaux) növekedése az eddigi ütemben haladt tovább (2. ábra). A párizsi agglomeráció kiterjedése ugyanakkor a két világháború között lépte túl Szajna megye határait.

Az 1920-as, 1930-as években lezajlott nagyarányú növekedés az ipari fejlődés hirtelen megugrásának volt a következménye. Párizs és környéke az első világháború alatt az ország vezető ipari központjává vált. Az ipartelepítés számos, addigi agrár jellegű terület is érintett.<sup>20</sup>

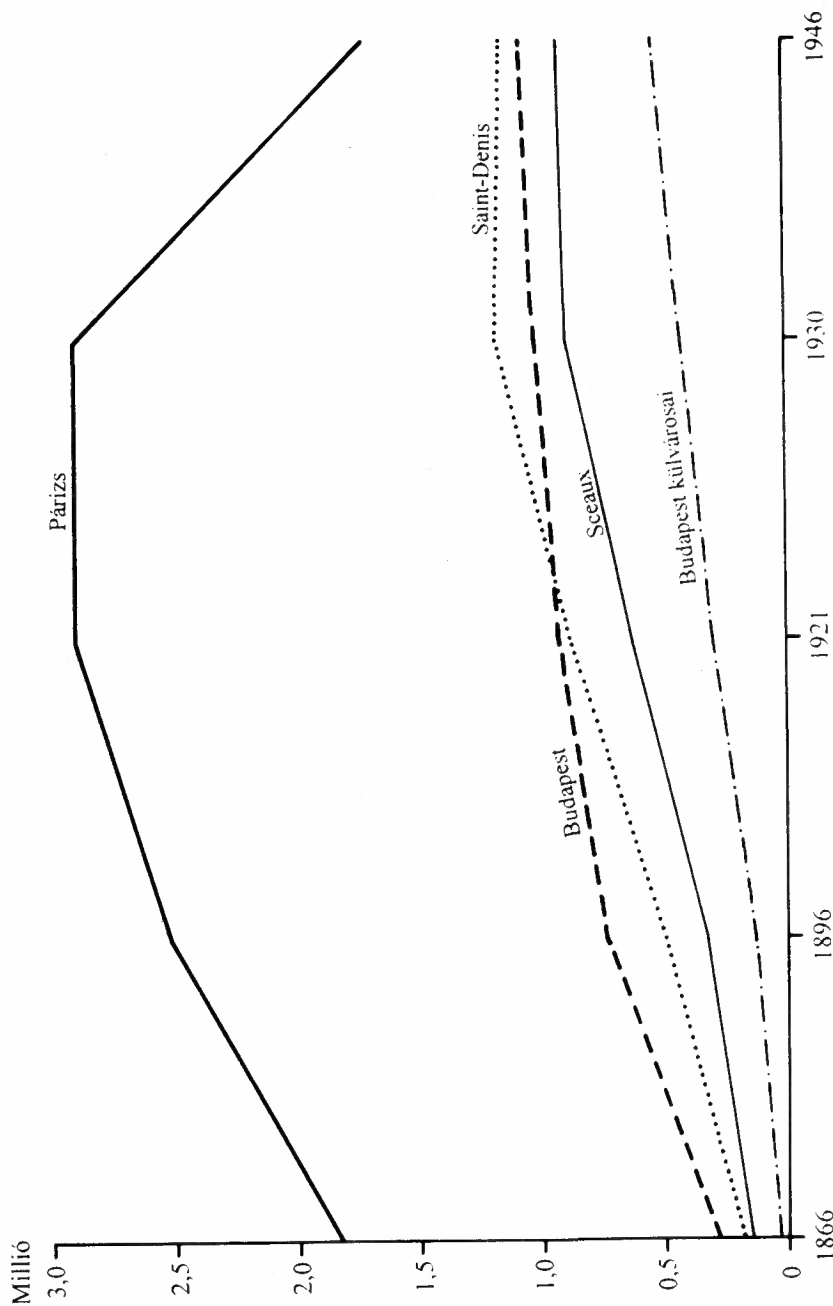
Az ipar növekedése, a főváros központi szerepének erősödése, valamint a háború utáni társadalmi mobilitás minden eddigénél nagyobb bevándorlási hullámot eredményezett. A világháború után mintegy egymillió menekült kellett lakáshoz juttatni Párizs környékén. Ez fokozta az addig is súlyos lakáshiányt, melyen az 1920-as és 1930-as évek lakásépítései (a szociális lakások és a kertvárosok létesítése) nem tudtak segíteni.

E helyzet „megoldásaként” 1920 és 1939 között zajlott le a Párizs távolabbi környékén eddig még érintetlen területek önkényes felparcellázása és olcsó családi házakkal való beépítése: 250 ezer telek 700 ezer embernek nyújtott ily módon lakáslehetőséget. Az újonnan felparcellázott területek a város körül már beépített kis gyűrűn kívül, a vasútvonalak mentén radiálisan helyezkedtek el. Míg a múlt században beépült kis gyűrű lakosságának egy része még tehetősebb, polgári származású családokból állt, addig a távolabbi elővárosok népessége szinte kizárólag alsóbb társadalmi osztályokból, külföldi bevándorlók, fiatal munkáscsaládokból tevődött össze.

A párizsi elővárosok képét máig erősen meghatározó építkezések mindenféle tervezés, összefogó rendező elv nélkül zajlottak le. A szabad területeket nagy ingatlanügynökségek vásárolták fel és adták tovább a parcellázásokkal foglalkozó társaságoknak. Ez utóbbiak a területek felosztását – a helyi viszonyokat szem előtt tartó, racionális tervezés nélkül –

## 2. ÁBRA

A párizsi és a budapesti agglomeráció népességnövekedésének összehasonlító grafikonja  
(A comparative chart of the population growth in the Paris and Budapest agglomerations)



földmérőkkel végeztették el. Az ezután bérbe adott parcellák infrastrukturális ellátására e társaságok már nem vállalták a felelősséget, a beépítés a bérlő dolga volt. A parcellákra felhúzott nyomorúságos házakban (öt százalékuk rendelkezett négy vagy több helyiséggel, míg három százalékuk csupán kétszobás volt) gyakori volt a víz, gáz illetve villany hiánya.<sup>21</sup>

Budapesten a két világháború között a főváros fokozatosan lassuló növekedése párhuzamosan zajlott az elővárosok egyre gyorsuló gyarapodásával (3. ábra). E fejlődést inkább fellendítette, hogy a trianoni békeszerződés következtében a főváros központi szerepe az eddigieknél még jobban kihangsúlyozódott. A fontosabb erdélyi és felvidéki városok elcsatolása miatt Budapest maradt szinte az egyedüli gazdasági, kulturális és politikai központ az országban.

A fővárosi ipar fejlődése fellendítette az elővárosok növekedését is. Az 1920-as évektől kezdett kialakulni a városkörnyék nehézipari jellege. A két világháború között az egész országban csak Budapesten nőtt a munkahelyek száma, ami megmagyarázza a bevándorlás egyre nagyobb mértékét. E tendencia – Párizssal ellentétben – a gazdasági válság idején sem szakadt meg: az ipari válsággal egyidőben zajló agrárválság miatt ebben az időben 25 százalékkal növekedett az újonnan érkezettek száma. Az 1930-as évektől kezdve pedig a háború előtti konjunktúra hatására folytatódott a növekedés. A két világháború között tehát Budapest körül is kialakult egy összefüggő ipari övezet.<sup>22</sup>

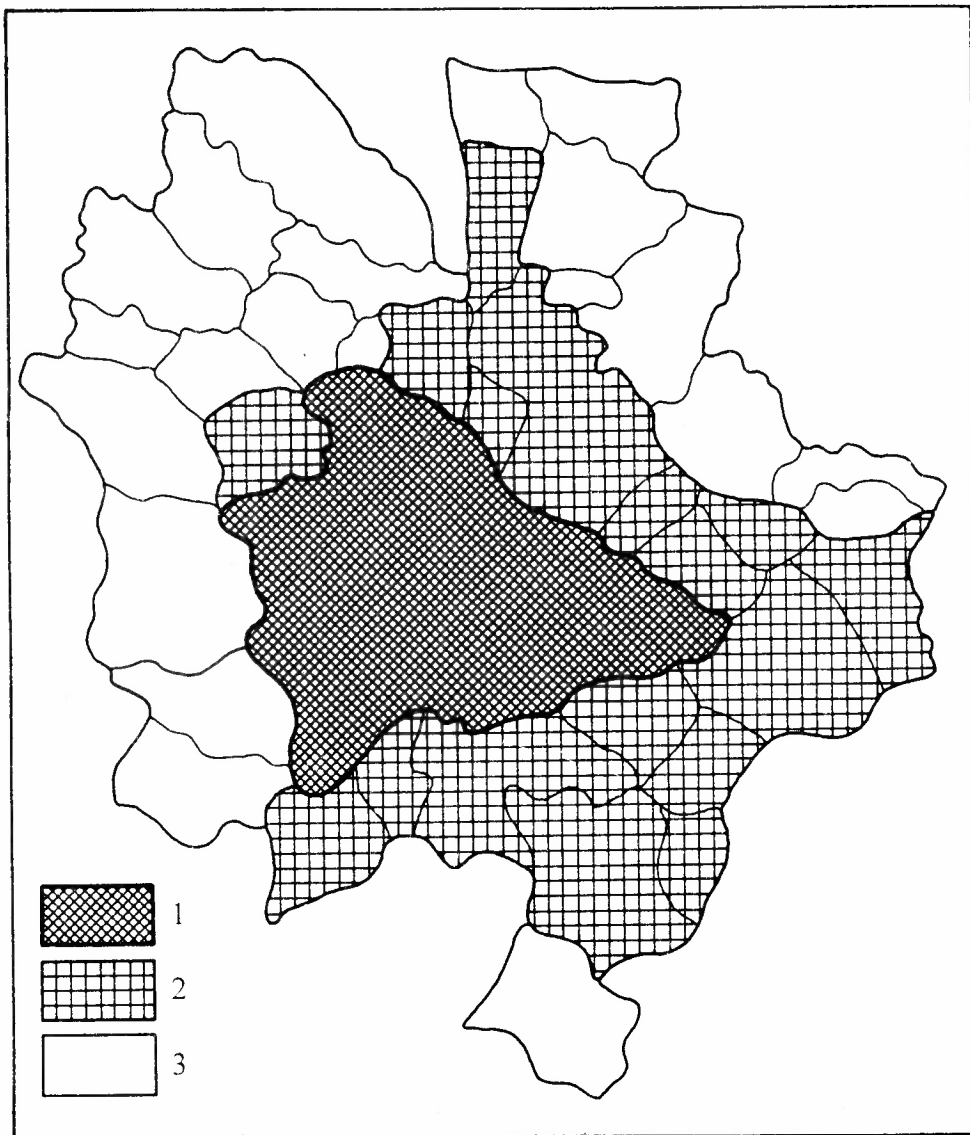
Az ipari fejlődés és a lakosság beáramlása ellenére sem indult meg a Budapest környéki települések városiasodása. Az elővárosok közellátottságáról Szendy Károly polgármester (1934–1944) 1942-es tanulmánya ad képet. Az általa vizsgált 24 településből<sup>23</sup> a második világháború elején mindössze két község, Kispest és Újpest részesült a fővárosi gázellátásban. A villamos áramot mindegyik városba és községbe bevezették. A csatornahálózat viszont csupán Újpestet, Sashalmot, Kispestet, Pesterzsébetet és Budafok egy részét érintette. A városkörnyéki házaknak 21,6 százaléka volt vízzel ellátva, míg ugyanez az arány Budapesten 85,2 százalékot tett ki.<sup>24</sup>

### *A várospolitikai eredménytelensége a két világháború között*

Az elővárosok egyre gyorsuló ütemű növekedése két dolgot tett nyilvánvalóvá a 20. század 30-as éveire. Egyrészt azt, hogy – és ez elsősorban Budapest esetében volt fontos, ahol a községek és a főváros között semmilyen „törvényes” kapcsolat nem volt – a városkörnyék fejlődése, annak megszervezése nem függetleníthető a várostól. Másrészt pedig, hogy az elővárosok rendezését csak átfogó, a külterületeket egységesen érintő intézkedéssel lehet megoldani. Ehhez a felismeréshez azonban számos sikertelen próbálkozáson és vitán keresztül jutott el a várostervezés mind a két országban.

## 3. ÁBRA

Kis-Budapest és környéke 1950 előtt  
(Smaller Budapest and its environs before 1950)



Jelmagyarázat: 1 – Budapest 1950 előtt; 2 – 1950-ben Budapesthez csatolt települések;  
3 – Az előbbieket mellett 1938-as és 1941-es BM. rendeletek által Budapest  
környékének nyilvánított települések.

*Budapest — viták az elővárosok sorsáról*

A budapesti külvárosok helyzetének kérdése – Harrer sikertelen 1908-as kísérlete után – az első világháborút követően egy darabig lekerült a napirendről. Trianon és a Tanácsköztársaság után a főváros elzárkózása az elővárosoktól csak tovább erősödött. Egyrészt, a világháború után „megcsonkított” országban a 900 ezer főt számláló főváros már így is „vízfej” volt az országban, a községek hozzácsatolása tehát nem jöhetett szóba. Másrészt a többnyire munkáslakta elővárosok a konzervatív vezetésű város szemében alapvető veszélyt jelentettek.

Az elővárosok elhanyagolásának legfőbb oka azonban nyilvánvalóan az volt, hogy a két világháború között még mindig a főváros városképének rendezése állt előtérben. (Ekkor zajlott a dunai rakpartok, a fontosabb útkeresztezések – az Astoriánál, a Gellért téren, az Andrássy út és a Kiskörút találkozásánál stb. –, a budai hegyek, valamint Lágymányos és Erzsébetváros rendezése.)<sup>25</sup>

A városkörnyék problémáját ismét *Harrer Ferenc* vetette fel. 1933-ban készült városfejlesztési programjának célja eredetileg egy a főváros belső rendezésére szolgáló keretterv volt. Ez önmagában is egyedülállónak számított, hiszen Budapest kiépítését addig semmilyen általános tervezet nem szabályozta. A tanulmány rendszeresen tárgyalja a főváros egységes rendezésének különböző feltételeit: a közlekedés, a lakóházépítés és vele összefüggésben a lakóövezetrendszer, a zöld területek, a középületek valamint a különleges városépítési problémák – a Vár, a belváros rendezésének – megszervezésére ad javaslatokat. A konkrét program kialakításának alapfeltétele azonban – írja Harrer –, hogy eldöntsék, miként alakuljon a város és környéke viszonya. Tanulmánya bevezetőjében négy lehetőséget ajánl ennek rendezésére:

1) A külvárosok teljes bekebelezése, amire azonban a város anyagi lehetőségei az adott pillanatban nem adtak lehetőséget.

2) A városkörnyék és a főváros egy közigazgatási egységbe olvasztása, a községek bizonyos fokú önállóságának megtartásával. A Párizs példáját követő megoldást „Új-Budapestnek”, vagy „Budapest megyének” lehetne nevezni.

3) Az elővárosok és a város egységesítése meghatározott rendezési feladatokra korlátozva. Az „összekötő” szerepét a Fővárosi Közmunkatanács látta volna el, az 1870-es törvényben meghatározott jogai alapján.

4) A két terület együttműködése meghatározott rendezési munkálatokban, közigazgatási önállóságuk megtartása mellett.

Harrer Budapest megye létrehozását tartotta a legideálisabb megoldásnak, mivel ez biztosította volna a főváros és a külvárosok közötti együttműködést, ami a városnak sem jelentett volna túl nagy anyagi áldozatot.<sup>26</sup>

A tanulmány hosszú vitasorozatot indított el. A főváros és Pest megye egyaránt elleneztek az elővárosok és a város közötti szorosabb kapcsolatok kialakítását. *Sipőcz Jenő* (1934-ig Budapest polgármestere) egyáltalán nem látta időszerűnek a városkörnyéki települések és a főváros összekapcsolását. A még csak kialakulóban levő városi polgári

társadalomra szerinte rossz hatással lett volna a községek alacsony társadalmi színvonala. Közigazgatási összekapcsolásukat ezért – elképzelése alapján – az akkorinál sokkal szorosabb gazdasági és társadalmi összefonódásnak kellett volna megelőznie.<sup>27</sup>

Pest megye és a vidéki városok szintén nem támogatták Harrer javaslatát. Attól féltek, hogy a város és az elővárosok összekapcsolása még nagyobb fölényhez juttatná Budapestet az ország többi részével szemben. A legszélsőségesebb vélemények szerint az elővárosok nem is léteztek, csupán politikai fogalmak voltak, melyeket azért találtak ki, hogy egy Bécshez vagy Párizshoz hasonlóan erős politikai központot hozzanak létre Budapesten is.<sup>28</sup>

A parázs viták ellenére az előváros-probléma megoldására még jó pár évig nem került sor. A párizsi agglomeráció haussmanni egyesítését vagy a párizsi metró kiépítését megelőző vitákhoz hasonló helyzet alakult ki Budapesten az 1930-as években.

#### *Párizs — törvények a városkörnyék önkényes felparcellázása ellen*

A párizsi elővárosok rendezését, az egyre súlyosabb lakáskrizis megszüntetését a háború előtti szellemben folytatódó városépítési akciók nem tudták megoldani. Az 1920 és 1939 között létesített kertvárosok, melyek összesen 60 ezer lakáslehetőséget teremtettek, nem tudták felvenni a versenyt a gyorsan elterjedő, olcsó lakhelyeket biztosító parcellázásokkal. Ugyanakkor éppen a párizsi agglomeráció e kaotikus növekedése ébresztette rá a városvezetést a törvényi úton való közbelépés szükségességére, mely a kezdeti sikertelen kísérletek után az elővárosok általános rendezését előíró törvényhez vezetett.

A parcellázások megfékezésére ugyan már a folyamat elején kísérletet tettek, az első törvények azonban átgondolatlanok és hiányosak voltak, ezért nem hoztak semmilyen eredményt. Az első városrendezési törvény 1919-ben Szajna megye összes községe és minden ezer főnél népesebb települése számára kötelezővé tette a városrendezési terv elkészítését, valamint építési engedélyhez kötötte a parcellázást. Az előírások be nem tartása azonban semmilyen szankciót nem vont maga után, így a törvény teljesen hatástalan maradt.

A második, 1924-ben hozott rendelkezés már több sikerrel járt. A parcellázás előfeltételeként rendezési terv készítését tette kötelezővé, s kimondta, hogy minden község területének egynegyedét az utak és a közellátás számára kell fenntartani. Nem határozta meg viszont, hogy mely időszakra érvényes az előírás: a törvényt a parcellázók egyéni érdekeiknek megfelelően alkalmazták az 1924 előtt vagy az után megkezdett parcellázásokra. Az ellentmondást egy négy évvel később hozott törvénnyel oldották fel, mely elrendelte az 1924 előtt felparcellázott területek rendezését is.

Ugyancsak 1928-ban jött létre a „Párizsi Régió Rendezésének és Általános Szervezésének Legfelsőbb Bizottsága” (Comité Supérieur d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne). Ez a bizottság volt hivatva ellenőrizni a törvények

végrehajtását, s ugyancsak ez a szervezet bízott meg egy városrendező csoportot a régió általános rendezési tervének kidolgozásával.<sup>29</sup>

A század elején megindult reformfolyamat Párizsban és Budapesten egyaránt megosztotta a város építőinek táborát. A hivatalos városvezetés irányító elve többnyire továbbra is az elővárosokat elszigetelt, a várostól független területként kezelő, „hagyományos” várospolitikai maradt. A városfejlesztés új módszerei, melyek az elővárosok szerepének kihangsúlyozásán alapultak, még jó darabig inkább félelmet keltettek a város vezetőiben: félelmet az elmaradott külvárosok káros társadalmi hatásától, a fejlesztésükhöz szükséges óriási anyagi áldozatoktól. A várospolitikai fejlődésének előző szakaszában a külterületek teljes figyelmen kívül hagyása okozta azok rendezetlen fejlődését. A második, átmeneti szakaszban viszont a kaotikus növekedés már az elővárosok szerepéről kialakult ellentétes nézőpontok miatt folytatódott. Az 1930-as évekre azonban ez a növekedés oly mértékűvé vált, hogy a városvezetésnek már nemcsak az eredeti problémákkal (vagyis Párizsban a lakáshiánnyal, Budapesten a várost és környékét elválasztó közigazgatási rendszer tarthatatlanságával) kellett szembenéznie. Ekkorra nyilvánvalóvá vált, hogy az elővárosok fejlődése semmiképpen nem függetleníthető a várostól, azaz az agglomeráció csak egységes egészként kezelhető, s nem bontható le különálló településekre. Vagyis az elővárosok fejlődése csakis egy egységes rendezési tervvel szabályozható.

### *A tudatos várospolitikai kezdete*

#### *Az általános törvények megszületése*

Az egységes városrendezés szükségességének felismerése, ami egyben a tudatos várospolitikai kezdetét is jelentette, mindkét városban az 1930-as években hozott általános városrendezési törvényekkel jelentkezett.

Franciaországban az 1932-ben született törvény kétszintű városrendezést tett kötelezővé, egyrészt a községek által készített városrendezési tervek, másrészt az egész párizsi régióra érvényes általános városrendezési terv formájában. E régió területe az előírás szerint a Notre Dame-tól húzott 35 km-es sugarú körön belül, 3800 km<sup>2</sup>-en elhelyezkedő 657 községet foglalt magába.

Magyarországon Harrer 1933-as városrendezési programjának eredményeképpen született meg 1937-ben a „Városrendezésről és az építésségről” szóló törvény, mely minden magyar város számára kötelezővé tette az általános városrendezési terv kialakítását. A budapesti elővárosok rendezése, az ottani építési területek meghatározása és azok felügyelete a Fővárosi Közmunkatanács hatáskörébe került.<sup>30</sup> Az elővárosokat a belügyminiszter 1938-as rendeletében sorolta fel.<sup>31</sup>



*Az általános rendezési tervek kidolgozása*

Az városrendezési törvény alapján Párizsban már 1934-ben elkészült a régió általános rendezési terve. Budapesten ugyanez csak a második világháború után valósulhatott meg. A Közmunkatanács ugyan 1940-ben megkezdte a környékrendezés kidolgozását, de ez a világháború miatt nem válhatott egységes programmá. Budapest agglomerációját hét építési övezetre osztották és megindult a környék felparcellázása. A lakáshiány enyhítésére lakótelepek építését vették tervbe (Csepelen kétszáz telkes, Pesterzsébeten ezer családi házas lakótelepet). A külvárosok és a főváros közötti forgalmat tíz sugárút bonyolította volna le.<sup>32</sup>

A világháború alatt azonban számos esetben ennek ellentmondó intézkedéseket kellett hozni. Az üres telkeket a fővárosi közéleti problémák miatt mezőgazdasági termelésre hasznosították. Az építőanyag-hiány miatt be kellett szüntetni a régi lakóépületek lebontását, s ez lehetetlenné tette a települések építészeti egységesítését.<sup>33</sup>

A háború után a Közmunkatanács újabb bizottságot küldött ki, melynek feladata a városfejlesztési program átdolgozása volt „Nagy-budapesti értelemben”. A Harrer instrukciói alapján elkészült program – a háború alatt született tervekkel ellentétben – a környék rendezésén kívül az elővárosok és a főváros közigazgatási kapcsolatát is részletesen taglalta. A program hasonló módszerek alapján készült, mint a Párizsban a háború előtt elfogadott Prost-féle tervezet:

*1) Az agglomeráció zónákra osztása*

A fővárosi agglomeráció területét mindkét tervezet két részre osztotta: egy városi és egy vidéki zónára. Budapesten ez egyben a városkörnyék közigazgatási helyzetének megoldását is jelentette. A fővárossal már teljesen egybeépült négy községet, Csepelt, Albertfalvát, Pesthidegkutat és Csillaghegyet Budapesthez csatolták volna. További 12 község négy várost alkotva jelentette volna „Budapest-környék” területét.<sup>34</sup> E két egységből állt össze „Nagy-Budapest”, ami megfelelt a Párizs körül meghatározott „városi zónának”. Nagy-Budapest körül egy falusias jellegű megtartó védőterület helyezkedett volna el: a 75 községből álló „Budapest-vidék” alkotta Párizshoz hasonlóan a „vidéki zónát”.

*2) Az elővárosok beépítésének szabályozása*

A párizsi tervben, az önkényes parcellázások megakadályozására építészeti és területfelhasználási szabályzatot készítettek el. A városkörnyék sűrűn lakott központi részeinek tehermentesítésére be nem építésre szánt zónákat határoltak le, melyeket szabad, zöld területnek tartottak fenn. Bár a terv alapelve szerint a párizsi agglomeráció ekkorra már elérte maximális lakosságát, mégis körülhatároltak későbbi beépítésre alkalmas „tartálék földeket”, melyeket az 1950-es, 60-as években lakótelepek építésére használtak fel.

Budapesten az eddigi övezeti beosztás helyett a környéket rendeltetés szerint osztották fel lakó-, ipari, zöld-, illetve különleges területekre. Itt is felmerült a központ tehermentesítése, ezért intenzív beépítésre alkalmas lakóközpontokat terveztek Zuglóban, Újpesten, Kőbányán, Kispesten illetve a budai oldalon a Szabadság-hegyen és Krisztinavárosban. A

Dunától indulva a Városliget, a régi Lóverseny tér, a Kerepesi út és a Népliget vonalán zöldövezeti gyűrű vette volna körül a pesti oldalt.

A budapesti programnak ugyanakkor nagy előnye volt a párizsival szemben, hogy az elővárosokkal összhangban foglalkozott a főváros rendezésével is, míg ez a Prost-tervben nem szerepelt.<sup>35</sup>

A párizsi várostervezési tervét 1939-ben iktatták törvénybe, s a külvárosok rendezése egészen az 1960-ban elfogadott általános rendezési tervig e terv alapján történt.

Budapesten, bár a programot 1947-ben jóváhagyta a főváros, a Közmunkatanács 1948-as megszűnése után az annak szerepét átvevő Építéstudományi Központ elutasította. Az államszocialista városvezetés elvetette az első, a várostervezést egységesen kezelő tervet elképzeléseit, s helyette egy főleg politikai alapokon hozott intézkedés emelkedett törvényerőre. 1949-ben a főváros közvetlen környékét képező 18 települést közigazgatásilag Budapesthez csatolták. A főváros területe így több, mint kétszeresére, lakossága egymillióról 1,6 millióra növekedett (2. ábra).<sup>36</sup>

Az elővárosok beolvasztása minden előzetes tervezés nélkül történt. Nem vette figyelembe a főváros érdekeit, hiszen egy olyan pillanatban csatolta hozzá a várostervezési területeket, amikor annak finanszírozására a háború után újjáépülő Budapest nem volt képes. Az egyesítés ugyanakkor nem járt együtt e települések városias fejlesztésének megszervezésével sem (az első általános rendezési terv 1955-ben készült el).<sup>37</sup> Az elővárosok rendezésének problémáját tehát ez a döntés nem oldotta meg. Politikai célját azonban elérte, a túlnyomórészt munkások lakta települések beolvasztása megváltoztatta a főváros társadalmi szerkezetét.

Az 1950-ben érvénybe lépő egyesítés a budapesti várospolitikában az 1949-től bekövetkező törés szimbólumának is tekinthető. A városvezetés hagyományos szerveinek megszüntetése és az állami szervek által irányított városvezetés bevezetése véget vetett a várospolitikai „lineáris” fejlődésének, amely Párizsban és Budapesten a 19. század végétől lezajlott. A várostervezés centralizált tervezése nem azonos azzal a „tudatos várospolitikával”, mely éppen a város irányításában részt vevő, különböző érdekeket képviselő szervek kompromisszumán alapszik. Párizs és Budapest párhuzamos fejlődése 1949-ben megszakadt. Az előbbi a „tudatos várospolitikai” útján haladt tovább, míg az utóbbiban a centralizált várostervezés új keretek közé helyezte a város fejlődését.

1949-től a várospolitikai irányváltása, a „klasszikus” várostervezéssel szembenálló, új városfejlesztési modellek kialakítása vetett véget Párizs és Budapest párhuzamos fejlődésének. Budapest és Párizs majd egy évszázadig tartó párhuzamos városfejlődését az alábbiakban foglalhatjuk össze:

Dátum	Az elővárosok fejlődésének szakaszai Párizsban	Az elővárosok fejlődésének szakaszai Budapesten	A várospolitikai fejlődése Párizsban	A várospolitikai fejlődése Budapesten
19. század első fele (1830-1850)	A városi közép- és felső rétegek kiköltözése a Párizs Ny-DNy-i határvidékén létesített első városútonak mentén kiépülő elővárosokba.	Buda-Pest és Óbuda még különálló városok. Körülöttük első-sorban szőlőtermeléssel foglalkozó falvak állnak, de nem töltöttek be elővárosi szerepet.	1841: a Párizs körüli védőrendszer felépítése; megkezdődnek a viták a védőfal és a városok közötti rekedt települések sorsáról. Néhány, egymástól elszigetelt városszépítési törekvés.	Néhány, egymástól elszigetelt városszépítési törekvés.
19. század közepe (1850-1870)	Az ipari forradalom hatására ipari létesítmények, s ezzel párhuzamosan a munkásrétegek megjelenése az elővárosokban.	A három város, bár már teljesen egybeépült, közigazgatásilag még független egymástól. Az elővárosok még nem léteznek.	1860: a védőrendszeren belül rekedt települések Párizshoz csatlakozása; a haussmanni monumentális városszépítés további népességet zár a városfalon kívülre	
19. század vége (1870-1900)	Az elővárosok fokozatos beépülése folytatódik; Ny-i, inkább rezidenciális területekkel szemben az ipari létesítmények főleg a város É-i, K-i határvidékére települnek. Az elővárosok növekedésének üteme fokozatosan felülmúlja a fővárosét.	Budapest egyesítése után, illetve a Magyarországon ekkor jelentkező ipari forradalom hatására a főváros és környéke településeinek iparosodása egyszerre indul meg; a városkörnyéki települései, néhány kivételtől (Kispest, Újpest) eltekintve még ritkán lakottak, falusiasak.	Az elővárosokat továbbra is elhanyagoló hatalmi várospolitikai folytatók; szociális „ellenmozgalmak” megindulása a lakáskriszisz, szegregáció stb. hatására (a munkások bérlőszakszervezetei, a metró építése körüli vita).	1870: a Közmunkatanács megalkotása, a haussmanni monumentális várospolitikai megújítása, rivalizálás Béccsel, az elővárosok fejlődését a városvezetés nem veszi tekintetbe.
A II. világháború után (1945-1950)	A „régio” fogalmának megjelenése. A párizsi régió növekedése a háború miatt ideiglenesen lelassul.	A főváros és az elővárosok növekedése továbbra is párhuzamosan halad.	A háború utáni újjáépítés a Prost-terv szellemében halad.	1947: az általános rendezési terv elfogadása. 1948: a Közmunkatanács megszüntetése, szerepét az Építéstudományi Központ veszi át, a rendezési terv elvetése. 1949: A főváros közvetlen környékét képező 18 település Budapesthez csatlakozása. A centralizált várospolitikai kezdete.

## Jegyzetek

- 1 Bastié, J.–Beaujeu-Garnier, J. (szerk.) (1967) *Atlas de Paris et de la Région Parisienne*, Paris, 139. o.  
Preisich G. (szerk.) (1972) *Budapest jövője*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 8. o.
- 2 Soullignac, F. (1993) *La banlieue parisienne*. Paris, La Documentation Française, 6–7. o.
- 3 Soullignac, F. id. mű, 28–32. o.  
Preisich G. (1969) *Budapest városépítésének története III*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 7–13. o.
- 4 Cottureau, A. (1969) *L'apparition de l'urbanisme comme action collective: l'agglomération parisienne au début du siècle*. *Sociologie du travail*, n° 4. 342–365. o.  
Cottureau, A. (1970) *Les débuts de la planification urbaine dans l'agglomération parisienne* *Sociologie du travail*, n° 4. 362–392. p.
- 5 A párizsi metró kiépítésének gondolata már a londoni földalatti épülésével egyidőben megszületett. Az ezt követő, több évtizedig tartó vita két érdekcsoportot állított szembe egymással. Az országos vasútvonalakat irányító monopóliumok az állam támogatásával a metrót a vasúthálózatok összekapcsolására szerették volna felhasználni. Terveik szerint a földalatti vonalainak Párizs főbb pályaudvarait kellett volna összekötniük. A városi előjárók viszont a főváros polgárainak mindennapi közlekedését kívánták megkönnyíteni a metróval; a vonalnak ez alapján az egész várost be kellett volna hálózniuk. A városi közlekedés megoldatlansága az 1889-es világkiállításon már súlyos gondokat okozott, így az 1900-as kiállításra mindenképpen valamilyen megoldást kellett találni. Ez a sürgető helyzet a város vezetőinek, s ezáltal egy liberálisabb várospolitikának a győzelméhez vezetett: 1900-ban megindul az első, a várost K–Ny irányban át-szelő metróvonal kiépítése.
- 6 Georges-Eugène Haussmann bárót 1853-ban nevezte ki III. Napóleon Szajna megye előljárójává. Műve azóta is állandó vitaforrással szolgál a várostörténetek számára. Bár e cikkben a „hatalmi” várospolitika legfontosabb egyéniségeként beszélünk róla, szerepe korántsem volt egyértelműen negatív. Az ő nevéhez fűződik Párizs modern városképének kialakítása, s ugyancsak ő volt az első, aki számára a városépítés fogalma már nemcsak a szigorúan vett építészetet, hanem a város egyéb infrastrukturális ellátását (pl. a csatornahálózat) is jelentette. Egyes szerzők szerint (Carmona, M. [1979] *Le Grand-Paris*) éppen az ő nevéhez fűződik a modern, tudatos várospolitika megteremtése, ő határozta meg Párizs jövőbeli – máig is tartó – fejlődésének főbb irányait, s e növekedést ő maga tette lehetővé azzal, hogy 1859-ben új területeket bocsátott a város rendelkezésére.
- 7 Haussmann a 600 km hosszú csatornahálózattal Párizs utcarendszerének tükörképét építette meg a föld alatt. Budapesten 1889 és 1906 között épült ki a városi csatornahálózat.
- 8 Párizs városépítésével kapcsolatban: Marchand, B. (1993) *Histoire d'une ville*. Seuil, Paris.  
Bastie, J. (szerk.) (1964) *La Région Parisienne, croissance et urbanisation*. In: *L'urbanisation Française*. Presses Universitaires de France, Paris.  
Budapestről: Siklóssy L. (1931) *Hogyan épült Budapest? A Fővárosi Közmunkák Tanácsa Története 1870–1930*. Fővárosi Közmunkák Tanácsa, Budapest.
- 9 *L'extension des limites de Paris*, (1913) In: *Commission de l'Extension de Paris*, Paris, 200–219. o.
- 10 *Az 1870: X. törvény szövege*.
- 11 Berend T. I.–Ránky Gy. (1961) *A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez*. In: *Tanulmányok Budapest múltjából XIV*. Akadémiai Kiadó, 353–575. o.
- 12 Újpest, Rákospalota, Mátyasföld, Almássy-telep, József főherceg-telep, Pusztaszentmihály, Kispest, Erzsébetfalva és Kossuthfalva.
- 13 Pirovits A. (1941) *Nagy-Budapest problémája*. *Közigazgatási Szemle*, 84. 355–361. o.  
Szendy K. (1942) *Tanulmány Nagy-Budapestről*. Székesfővárosi házi nyomda, Budapest, 23. o.
- 14 Harrer F. (1908) *Nagy-Budapest*, Városi Szemle, Budapest 1 évf. Különnyomat, 1–200. o.
- 15 Bastié, J. (1964) *La croissance de la banlieue parisienne*. Presses Universitaires de France, Paris, 7–193. o.
- 16 Szirmai V. (1988) *Csinált városok*. Magvető, Budapest, 20–25. o.
- 17 Soullignac, F. id. mű, 58–62. o.
- 18 Marchand, B. id. mű, 229–234. o.
- 19 Marchand, B. id. mű, 281. o.
- 20 Soullignac, F. id. mű, 84–85. o.

- 21 Soullignac, F. id. mű, 63-65. o.
- 22 Berend T.-Ránky, Gy. id. mű, 561-570. o.
- 23 Újpest, Rákospalota, Kispest, Pestszentlőrinc, Pesterzsébet és Budafok megyei városok, Mátyásföld, Cinkota, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákoshegy, Rákoscaba, Vecsés, Pestszentimre, Soroksár, Csepel, Albertfalva, Budatétény, Pesthidegkút és Békásmegyer községek.
- 24 Szendy K. Tanulmány. ... 117. o., 160-162. o.
- 25 Preisich G. (1969) Budapest városépítésének története III. Műszaki, Budapest, 26-35. o.
- 26 Harrer F. (1933) Budapest városépítési programja. Városi Szemle.
- 27 Sipőcz J. (1930) Nagy-Budapest. Pesti Hírlap, febr. 20.
- 28 Nincs szükség Nagy-Budapestre! Utazás Nagy-Budapest körül. Magyar Törvényhozók lapja, 1942. 113-115., 129. o.
- 29 Pirovits A. (1930) Pestkörnyék rendezése és Nagy-Budapest. Városok Lapja, 25. évf. 289-291. o.
- 30 Bastié, C. 279-284. o.
- 31 Az 1937. VI. törvény szövege.
- 32 A települések felsorolását l. 23. jegyzetpont.
- 33 A Váci, a Kerepesi, a Ceglédi, a Bécsi, a Soroksári, a Szentendrei, az Andrásy, az Üllői, a Nagykőrösi és a Dunaparti út.
- 34 Bessenyei Z. (1940) A Fővárosi Közmunkatanács működése 1936-40, Székesfővárosi Házinyomda, Budapest.
- 35 1.: Újpest, Rákospalota és Pestújhely; 2.: Rákosszentmihály, Sashalom és Mátyásföld; 3.: Pestszentlőrinc, Kispeszt és Pesterzsébet; 4.: Budafok, Budatétény és Nagytétény.
- 36 Preisich G. (1969) 40-46. o.
- 37 Soullignac, F. id. mű, 161. o.
- Marchand, id. mű, 259. o.
- 38 A Budapesthez kapcsolt települések: Budafok, Csepel, Kispeszt, Pesterzsébet, Pestszentlőrinc, Rákospalota és Újpest megyei városok, Albertfalva, Békásmegyer, Budatétény, Cinkota, Mátyásföld, Rákoshegy, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákosszentmihály, Sashalom és Soroksár községek.
- 39 Az egykori elővárosok városiasodásának hiányát jól mutatja egy 1970-es adat. Ekkor Budapesten a csatornázott lakások aránya átlagosan 76 százalék volt, miközben néhány peremkerületben ez az arány a 25 százalékot sem érte el.

## TRANSITION OF THE URBAN POLICY AND THE SITUATION OF THE SUBURBS IN PARIS AND BUDAPEST (1850-1949)

KRISZTINA KERESZTÉLY

The formation of the suburbs in the 19th century gradually transformed the structure of the towns. The outskirts, developing at an accelerating pace compared to the towns, had a bigger and bigger share in the provision of urban functions (the moving out of the industry, establishment of residences etc.). The mutual dependence of the town and its environs on each other, at the same time, did not go together with the uniform development of the two areas at that time: The suburbs grew in an isolated, disordered way. The only way to eliminate the contradiction was that the town itself should be responsible for the management of the development and the provision of infrastructure in

the outskirts. The arrangement of the environs of the town was thus gradually the competence of urban policy, urban planning. This process that lasted for about a century took place parallel in Paris and Budapest, despite the fact that the development of Budapest – for geographical and historical reasons – was belated compared to Paris.

In these two cities the transition of the urban policy and simultaneously the change in the situation of the suburbs can be divided into three periods:

The period of the urban policy of power lasted in Paris from the 1850s to the turn of the century, in Budapest from the 1873 unification of the city to World War I. The formation of the suburbs took place in this period in both cities. The city leadership only considered the outskirts as „unloading places” at that time and it only relied on them if it was directly necessary for the development of the city. The urban policy supporting the exclusive power of the city can be identified with the name of Haussmann in both cities: The formation of the uniform city image, with giant squares and public buildings started in Budapest, after Paris, due to the effect of Haussmann.

The second phase that lasted from the turn of the century to the 1930s in Paris, and to the end of World War II in Budapest, was a transition from the urban policy of power to the conscious urban policy. Urban policy now realised the significance of the suburbs, the first plans, ideas to arrange the development of the outskirts were made now. There were different reasons for the changes in the two cities: The issue of the arrangement of the suburbs emerged in Paris because of the social problems (especially the housing crisis) reinforced as a consequence of the Haussmann type urban policy, while in Budapest because of the administrative difficulties separating the suburbs from the city. Nevertheless, apart from the debates about the notions, no comprehensive practical results were achieved at that time, thus it was just this time when the suburbs had their most disordered development.

The creation of the first general town arrangement acts (in 1932 in Paris and in 1937 in Budapest) can be considered as the start of the conscious urban policy in both cities. In Paris as soon as in 1934, in Budapest only in 1947 were the first general arrangement plans finalised. These handled the suburbs as uniform areas, divided into zones.

With the formation of the conscious urban policy the problem of the uniform arrangement of the suburbs was solved. Still, the first general arrangement plan was not implemented in Budapest: In 1949 the socialist leadership of the city abandoned the programme. Instead, they annexed the inner suburban ring of Budapest to the city, without an arrangement plan. The change in the direction of the Hungarian urban policy, the formation of new urban development models opposing the „classical” urban planning called a halt to the century-long parallel development of Paris and Budapest in 1949.

Translated by Zoltán Raffay