

A VÁROSRENDEZÉSI SZABÁLYOZÁS TÖRTÉNETE MAGYARORSZÁGON¹

F. KÖRNER ZSUZSA* – NAGY MÁRTA**

egyetemi adjunktus

építészmérnök
főosztályvezető-helyettes

A VÁROSSZABÁLYOZÁS FOGALMA

A 19. század derekáig alig ismerünk olyan műszaki tervet, mely a teljes városra kiterjedően javaslatot adott volna utcák megnyitására vagy meglévő közterületek korrekciójára. A városokban a jogi keretek közé terelt építésügyet a 14. század és a 19. század első harmada között csak a védelmi (rendőrségi) és tűzrendészeti szabályzatok egyes paragrafusaiban találjuk meg. E szabályrendeletekben olyan mondatokkal is találkozhatunk, melyek utcaszélességekre vonatkoznak, tehát mai értelemben vett városszabályozási előírásoknak tekintendők.

A városszabályozás fogalma akkor lesz általánosan elfogadott, amikor a városok képének alakítása kilép az egyszerű „zsengellérek” és földesúri „kitűzők” szűkre méretezett tevékenységéből, és a városi tanácsok által vezérelt komplex műveletté válik. Először csak egyes városrészekre, majd egész városra készülnek szabályozási tervek, a munkát a szakmai irányítást ellátni képes mérnöki hivatalok vezetik. Az 1870-es évekre elfogadottá válik, hogy a *városszabályozás fogalma a város területén az utak, utcák és terek irányának, szélességének és lejtésének közérdekből történő megállapítását jelenti*. Természetesen a városszabályozás – a közterületek kialakítása miatt – elválaszthatatlan a telekalakítástól, hiszen a szabályozás célja egyben az építés feltételeinek biztosítása.

Az 1870-es évektől kezdve a várostervekben megjelent a szabályozás második szintje is: a „zóna-szabályozás” vagy övezeti szabályozás, a két rendszert külön tervlapokon rögzítették. A városszabályozás körébe sorolunk minden olyan helyzetet, ahol a köz érdekében avatkoznak be a meglévő városszövetbe, ezért a szabályozások tárgyalása során érintjük a jelentősebb közintézmények elhelyezésének

* Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építészmérnöki Kar, Urbanisztika Tanszék. 1111 Budapest, Műegyetem rkp. 3. K. II. 78. Tel.: 463-1319; fax: 463-3841

** Közép-magyarországi Területi Főépítész Iroda. Tel.: 317-4351

¹ A jelen tanulmány a hasonló című kutatási munka összegzése, melyet a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építészmérnöki Karának Urbanisztika Tanszékén készítettünk a 2001. év során a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium megbízásából.

gondjait is. A téma összetettsége miatt az övezeti szabályozás kérdésére a tanulmány keretében nem térünk ki.

A történeti szálon párhuzamosan tárgyaljuk a spontán városfejlődéshez és a tervezett városfejlesztéshez kapcsolódó problémákat, megoldandó feladatokat, ezeket *városszabályozási szituációknak* nevezzük, ezek képezik a vezérfonalat a tanulmányban rögzített időszakaszok elemzéséhez. A tanulmányban használjuk a kisléptékű és nagyléptékű szabályozás fogalmát. A kisléptékű szabályozás körébe tartozónak tekintünk egy-egy új utca megnyitását, egy új köztér kialakítását, meglévő utcák és terek térfalainak szabályozását, a nagyléptékű szabályozás körébe pedig a városrészek léptékében jelentkező várostengely-gondolatokat, városrészekre vagy az egész városra készített szabályozási terveket.

Szükséges említeni, hogy a városszabályozás jogi eszközrendszerének kialakulása időszakában a várossá nyilvánítás nem kötődött meghatározott feltételekhez, a jog csak törvényhatóságokat és községeket ismert.² Jogi szempontból tehát a város nem volt önálló fogalom.

A VÁROSSZABÁLYOZÁSOK JELLEGZETESSÉGEI 1850-IG

I. TELEPÍTÉS ÉS ÚJRATELÉPÍTÉS A TÖRÖK KOR UTÁN

A török kor utáni telepítésekkel számos tanulmány foglalkozott, ezek elsősorban a magyar településhálózatban kialakult változásokat elemezték. Bár a jelen tanulmánynak nem feladata az új, tervezett települések településszerkezetének elemzése, említeni kell a hajdúvárosokat és telepített falvakat, mert a 17. és 18. századi nagyobb lakosságtelepítő akciók a településszerkezet belső „rendje”, tömörsége, gyors megvalósíthatósága miatt erős befolyást gyakorolnak a 18. század végi, 19. század eleji városbővítésekre.

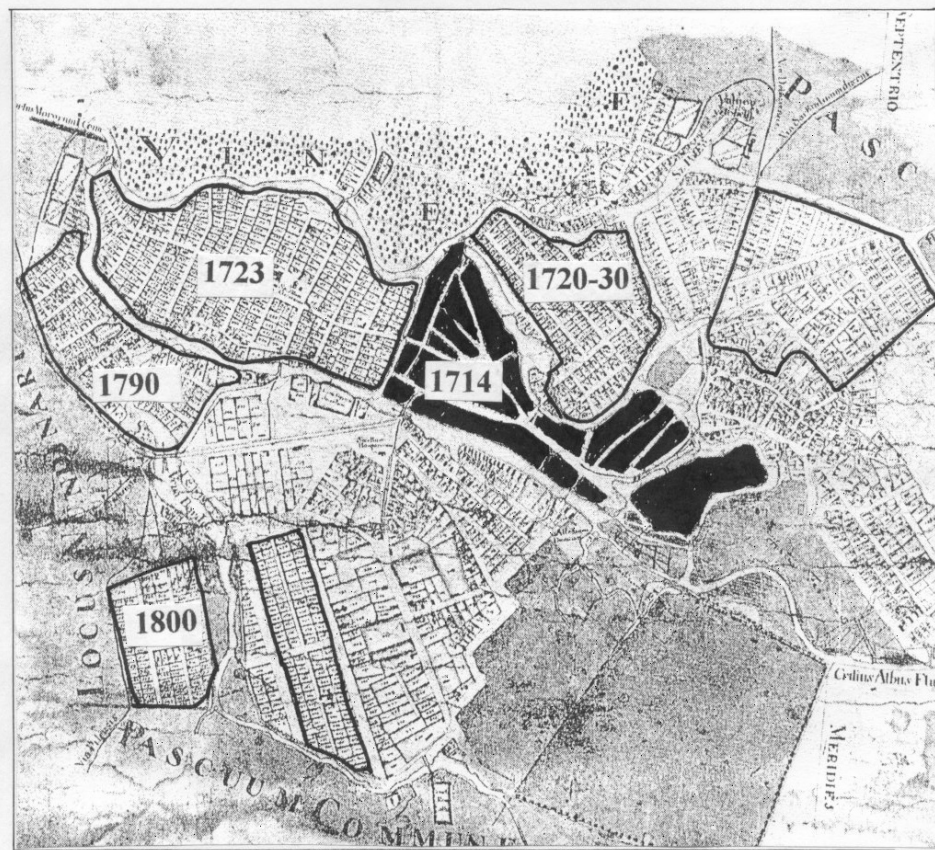
A *hajdúvárosok* mintegy tízezer hajdú letelepítését szolgálták a ma is Hajdúságnak nevezett területen a 17. század elején. A *telepített falvak*³ a török idők utáni szervezett betelepítési akciók részeként jöttek létre a 18. és 19. században. Mindkét településtípusra (a hajdúvárosok esetében azok belsőségére, lakóövezetére) néhány kivételtől eltekintve jellemző a *szigorú sakktábla alaprajz*, amely a földesúr által megbízott mérnökök parcellázása eredményeképpen jött létre.

² Az 1886. évi XXI. törvénycikk szerint a törvényhatóságok, vármegyék vagy városok (köztük javarészt a korábbi szabad királyi városok), az 1886. évi XXII. törvénycikk szerint pedig a községek a rendezett tanácsú városok (a közigazgatás rendezéséről szóló 1929. évi XXX. törvénycikk hatályaba lépését követően megyei városok), nagy- és kisközségek.

³ Telepített falvakkal találkozhatunk Csongrád és Békés megyében, de a Bácskában és Temesközben is. Megemlítjük, hogy hasonló telepítési akciókra került sor a 19. században is az 1831–32-es kolerajárvány okozta népességcsökkenés miatt a Bánságban.

Újratelepítő akciók révén éled fel többek között Békéscsaba, Kiskőrös és Kálcsa városa. Telepítési hullámokat indukáltak a 18. századi járványok, így a harmincas években a pestisjárvány is. Kisebb községek is dinamikusán fejlődtek földesúri lakosságtelepítő akciók keretében, mint pl. Gyula 1720 után. A városszabályozások időben elkülönülő telepítési fázisai térképen is nyomon követhetők.

A már említett ortogonális szövet tudatos szakaszolása, esetleges koordinátabeli eltérése különösen ott figyelhető meg, ahol különböző nemzetiségű, illetve felekezetű lakosság telepítésére került sor, melyek nem szívesen keveredtek. Gyula települési térképe jól mutatja a már említett jelenséget, a város 1807-es térképén feltüntetett telepítések a fentieket jól illusztrálják (1. ábra).



1. ábra. Gyula települési térképe
(a telepítések helyét és időpontjait a város 1807-es térképén tüntettük fel)
(Forrás: Dr. Scherer Ferenc: *Gyula város története I.* Gyula m. város kiadása, 1938.)

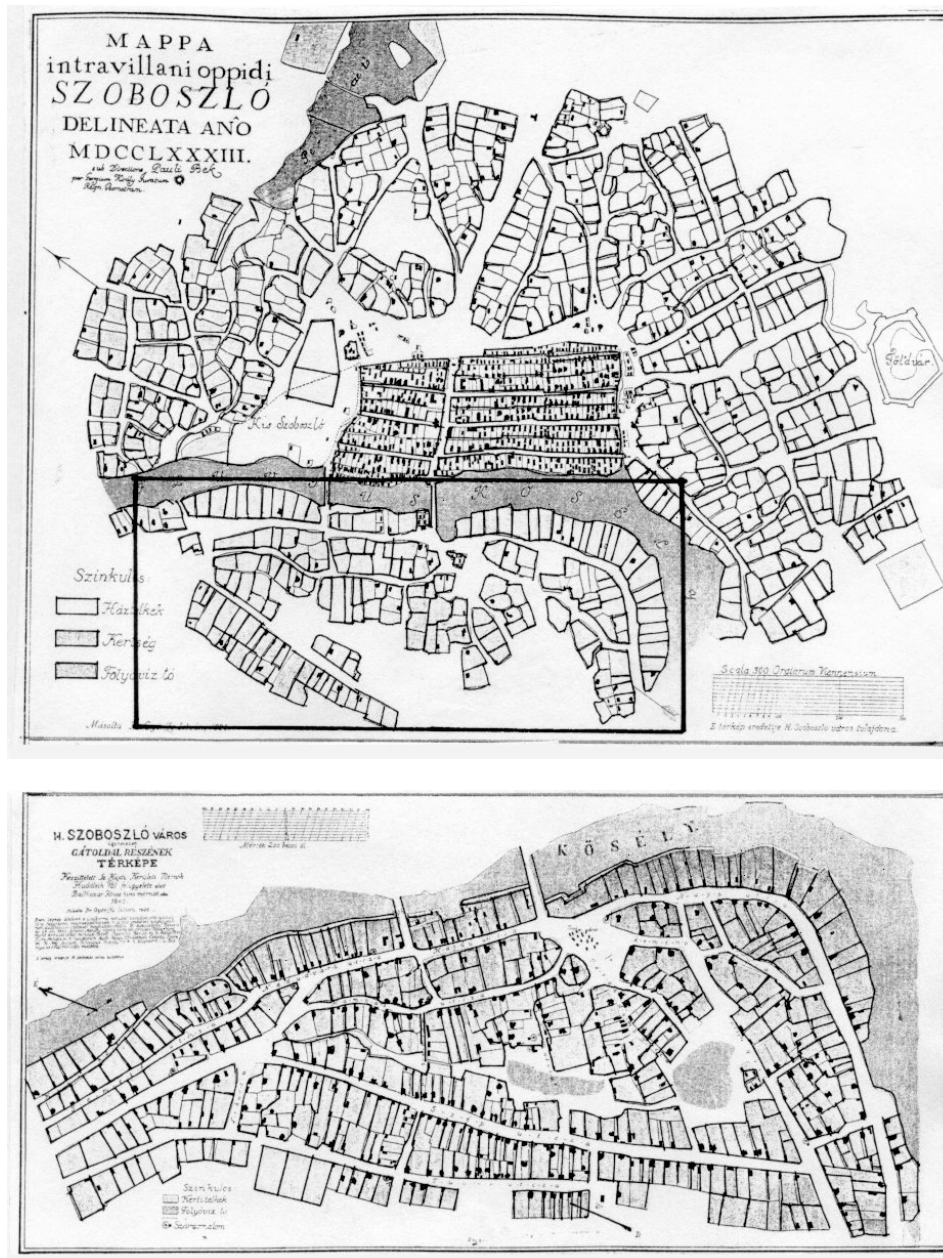
II. A LAKOSSZÁM NÖVEKEDÉSÉBŐL ADÓDÓ PROBLÉMÁK A VÁROSOK BELSŐSÉGEIBEN, ILLETVE A KÉTBELTELKES TELEPÜLÉSEK KÜLSŐ ÓLAS KERTJEINEK ÖVEZETÉBEN

A városok lakosságának növekedése hosszú ideig még nem vonta magával a meglévő beépített városszövet területi növekedését: a védett területen belül még rendelkezésre álló üres területek beépültek, a romokkal fedett területeket megtisztították, a mélyfekvésű belsőségeket építésre alkalmassá tették, a kétbeltelkes települések akolkertes övezeteit is beépítették. Romokkal fedett terület újbóli beépítésére került sor Pest városában a Petőfi Sándor utcától nyugatra eső városrészben, Debrecen városa a 17. században a betelepülők házhelyigényének kielégítésére a palánkon belüli mocsaras területek feltöltésével alakított ki beépítésre alkalmas területet. A népességszám növekedése a hajdúvárosok beltelkeit körbevevő kertek övezetében eredményezett jelentős területhasználati átrendeződéseket. A nagymélységű tömbök kertjei egy részéből új, kisméretű lakótelkeket alakítottak ki, megközelítésüket új utcák (esetenként zsákutcák) szolgálták. A kertek besűrűsödésének egyik szép példája Hajdúszoboszló ún. Gátoldal városrészének kialakulása (2. ábra).

A belsőségek meglévő építési telkeinek aprózódása legtöbbször „népi szabályozás” révén valósult meg. Az aprózódás történhetett a közterület jelleggel használt udvarok segítségével, melynek szép példái a soproni ún. „részházak”, de tanulmányunk szempontjából jelentősebbek azok, ahol nagymélységű portákat tartalmazó tömbökben valósultak meg e népi szabályozások: a telkek „lábait” leválasztották, a tömbbelsőkhöz új utcákat nyitottak. Ez a szabályozás közmegegyezés révén, de mérnöki rajz elkészítése nélkül történt, emiatt az utcák sokszor síkator jellegűek, vonalvezetésük nem egyenes, szabályozási vonalai nem párhuzamosak.⁴

A telkek aprózódása következtében a városok síkatorai és közei egyre inkább szaporodtak, a beépítés sűrűségének növekedése pedig erősítette a magyar városok évszázadon keresztül fennálló súlyos problémáját, az *állandóan ismétlődő tűzvészeket*, melyeket a házak építésénél használt gyúlékony építőanyagok használata is elősegített. A települések legrégebbi – építési elveket tartalmazó – rendszabályait ez okból fogalmazták meg. A tűzvédelmi szabályzatok az évek folyamán finomodnak, részletesebbek lesznek, egyre több városszabályozási előírást is tartalmaznak. Az 1802-es türkevei regula például meghatározta az épületek közötti minimális távolságot, s felhívta a figyelmet arra, hogy a túlzott beépítési sűrűség elkerülése érdekében új utcákat kell nyitni. A tűzesetek esetenként jelentős városbő-

⁴ A 16. században Debrecenben teleklábakon kialakult új utcák a *Nagy új utca* és *Kis új utca*, hasonló módon jött létre a Darabos és Jókai utca. A szabályozási tevékenység leírása Balogh István *Debrecen* (Magyar Műemlékek sorozat. Budapest 1958) c. könyvében olvasható.



2. ábra. Hajdúszoboszló térképe 1783-ban

(a bekeretezett rész az ún. Gátoldal területe) és a Gátoldal térképe 1841-ből

(Forrás: Dr. Györffy István által másolt térkép színes nyomata a BME Urbanisztika Tanszékének térképtárában)

vitésekkel is együtt jártak, Kecskemét például már 1796-ban megkezdte a két nagy tűzvész utáni újjáépítés során a városárkokon kívüli parcellázásait a belső területek sűrűségének csökkentése érdekében. A kecskeméti Magisztrátus az 1819-es tűzvészt követően már utcaszélességi kategóriákat is megállapított. A tüzesetekhez kapcsolódó nagyléptékű szabályozások valósultak meg egyebek között Gyulán 1801-ben (főutca meghosszabbítása, Harruckern tér megnagyobbítása, telekátosztások), illetve Debrecenben az 1802-es tűzvész után.

III. A VÁROSOK TERJESZKEDÉSÉVEL KAPCSOLATOS VÁROSSZABÁLYOZÁSOK ÉS SPONTÁN FOLYAMATOK A 18. SZÁZAD ELEJÉTŐL A 19. SZÁZAD KÖZEPÉIG

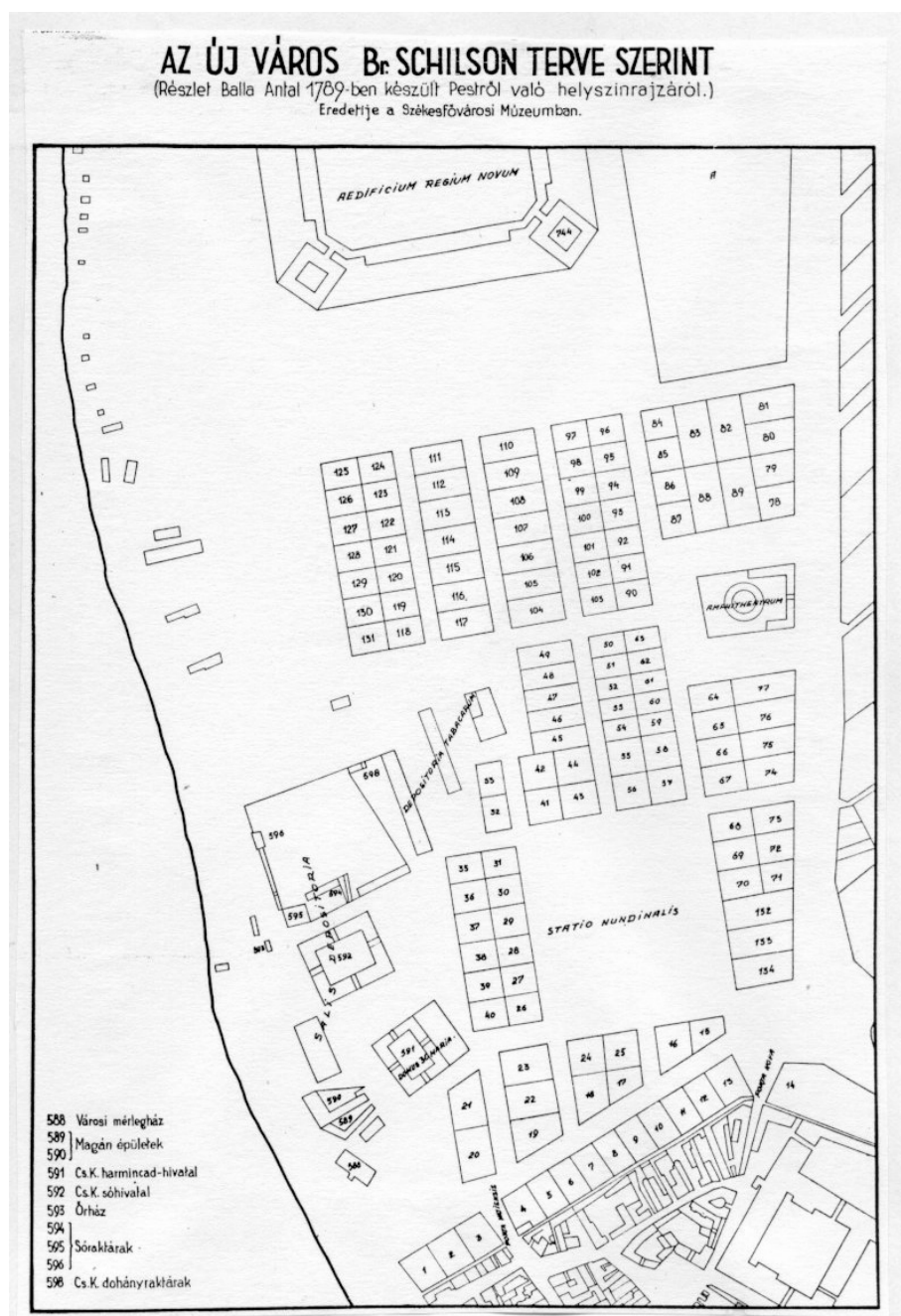
A török kor a védelmi rendszerek kiépítésével meghatározta hazai városaink képét. A korabeli térképeken markánsan kirajzolódik a város védett területe az árkok, palánkok, bástyarendszerek révén. A harcok után bekövetkező békés időszak népességnövekedése elérte az elővárosokat. Magyarországon a bécsi Ring kiépítéséhez mérhető nagyszabású városszabályozási művelet sajnos nem történt, nálunk a várfalak egyes városokban eltűntek, vagy beépültek a városhatárba. Pesten, Sopronban és Kőszegen a városhatár körüli területen az árkok betöltésével épültek ki az első körutak, a későbbi városszerkezet meghatározó elemei. Budán a glacis⁵ redukálása 1785-ben kezdődött, az eredeti területből 1810-re már csak a Vérmező maradt beépítetlenül. Érdekes, hogy Egerben csak azért hagyták a falrendszer bontását, mert nem nélkülözhatték a kapuvámok bevételeit.

Az 1770-es éveket követően számos magyar várost bővítettek oly módon, hogy az ortogonális utcahálózattal megvalósított új parcellázások rátapadtak a városok határvonalaira. A meglévő városszövet és az új parcellázások közötti szerves kapcsolatot nem mindig sikerült megvalósítani, így a Debrecen ÉNy-i, ÉK-i és DNy-i határán, illetve Kecskemét DNy-i és DK-i határa mentén végrehajtott kisléptékű szabályozások esetében sem. Ellenpéldát a századforduló után megvalósított nagyléptékű városfejlesztések némelyike nyújt majd.

Pest külvárosainak létrejöttében szerepe volt a tudatos városfejlesztéseknek és a spontán folyamatoknak, „népi szabályozásoknak” egyaránt. Józsefváros kialakulását a 18. században még a spontán folyamatok segítették, a fejlődés a 19. század elején a városi területek parcellázása révén folytatódott, és kiegészült a majorságok és szántóföldek aprózódásával és betelepülésével. Utóbb említett folyamat határozza meg a Terézváros⁶ és Ferencváros fejlődését is a 18. században.

⁵ A glacis a védőrendszer részét képező sáv, mely magába foglalja a falakon kívüli árkokat, illetve a védelmet biztosító, nem beépíthető területet.

⁶ A Terézváros fejlődését Nagy Lajos elemzi részletesen *A Terézváros kialakulása* (Tanulmányok Budapest Múltjából. Akadémiai Kiadó, 1956) című munkájában.



3. ábra. Az „Új város” (Lipótváros) szabályozása Schilson terve szerint

IV. NAGYLÉPTÉKŰ SZABÁLYOZÁSI TERVEK ÉS ÉPÍTÉSI SZABÁLYZATOK 1800 ÉS 1850 KÖZÖTT

A 19. század nagyléptékű szabályozási terveinek eszköztára tartalmazza a 18. századi parcellázási gyakorlatot is, de már a városi igényeket figyelembe véve az utcákat terekkel is kiegészíti, számol a közintézmények elhelyezésére szolgáló területekkel, és a korábbinál részletesebb szabályozási előírásokkal biztosítja az új területek építészeti egységességét. E nagyléptékű szabályozási tervek vezérfonalnak tekintik a Schilson-féle 1789-es – Lipótvárosra készült – házhelyfelosztási tervet, melyben egy nagyméretű piactér és a leendő plébánia területe is rögzítésre került (3. ábra).

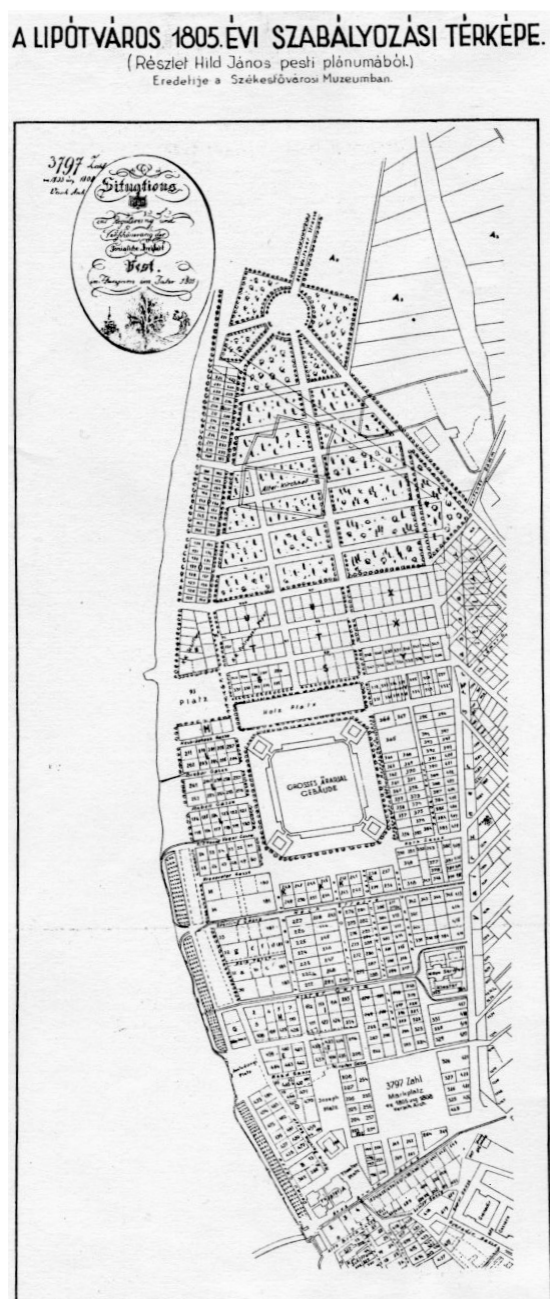
A század elején Hild Jánost bízták meg Pest első átfogó szabályozási tervének elkészítésével, ennek keretében a Belváros, a kialakulóban lévő külvárosok, valamint a Schilson-féle terv alapján épülő Újváros (Lipótváros) rendezésével. A tervező a városmagban egyes utcák egyenesítésére, mások szűkítésére(!) tett javaslatot, foglalkozott a reprezentatív Dunapart kialakításának lehetőségével, a fejlődő külvárosokban számtalan új utca vonalát rögzítette, egy ortogonális városszövet kialakítását feltételezve. Ez a terv teremtette meg harminc évre Pest fejlődésének szabályozott kereteit (4. ábra).

Bár Pesten létrehozták a század elején az első átfogó szabályozási tervet, e tervfajta vidéki városainkban sokszor csak évtizedekkel később jelenik meg. Az okok között megemlíthetjük a programhoz szükséges közmegegyezés valamint a megfelelő térképek hiányát. A század első felében a városok sok esetben megelégedtek a várost ismerő polgárokból, szakértőkből álló bizottságok „kézivezérléses” módszerével, a szabályozás alapja az átfogó szabályozási terv helyett többnyire a *tűzvédelmi szabályzatokból továbbfejlesztett „építési szabályzat”* volt.

A meglévő városszövethez illeszkedés szép példáját nyújtja Győrben a történeti városmag ortogonális úthálózatát folytatva kiépített Ferenc és Ferdinánd városrész, illetve Szentes DNY-i városbővítése, ahol az ortogonális rendszert mellőzve, párhuzamos íves utcák segítségével egészítik ki a meglévő városszövetet.

VÁROSSZABÁLYOZÁS 1850 ÉS A SZÁZADFORDULÓ KÖZÖTT

A század második felében városaink nagy középítkezésekbe fogtak. A tanácsok és a Szépészeti Bizottságok feladata a *falusias karakterű belsőségek eltünttetése*, a város gazdagságára utaló nagyvárosi jelleget öltő *új térfalak, tengelyek, új lakónegyedek megvalósítása*, és a *helybiztosítás a központi szereppel együtt járó új köz-*



4. ábra. A Lipótváros Hild-féle szabályozási terve

épületek számára, megfelelő környezetben.⁷ Ennek a folyamatnak újabb lendületet adtak a millenniumi előkészületek.

A vasútépítkezések gyorsították az ipar fellendülését, egyre nagyobb számban telepedtek le gyárak és kisebb üzemek. A tanácsoknak „kezelni” kellett az ipar növekvő területi igényét, annak közlekedési vonzataival együtt. Szerény mértékben, de megkezdődött a szinte teljesen *hiányzó közcélú zöldterületek „pótlása”*, a városok fásítása, az első parkterületek kialakítása.

I. JELLEGZETES VÁROSSZABÁLYOZÁSI SZITUÁCIÓK A 19. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN

A város növekedése ebben az időszakban számos – korábban nem létező vagy csak alig fellelhető – városszabályozási szituációt hozott.

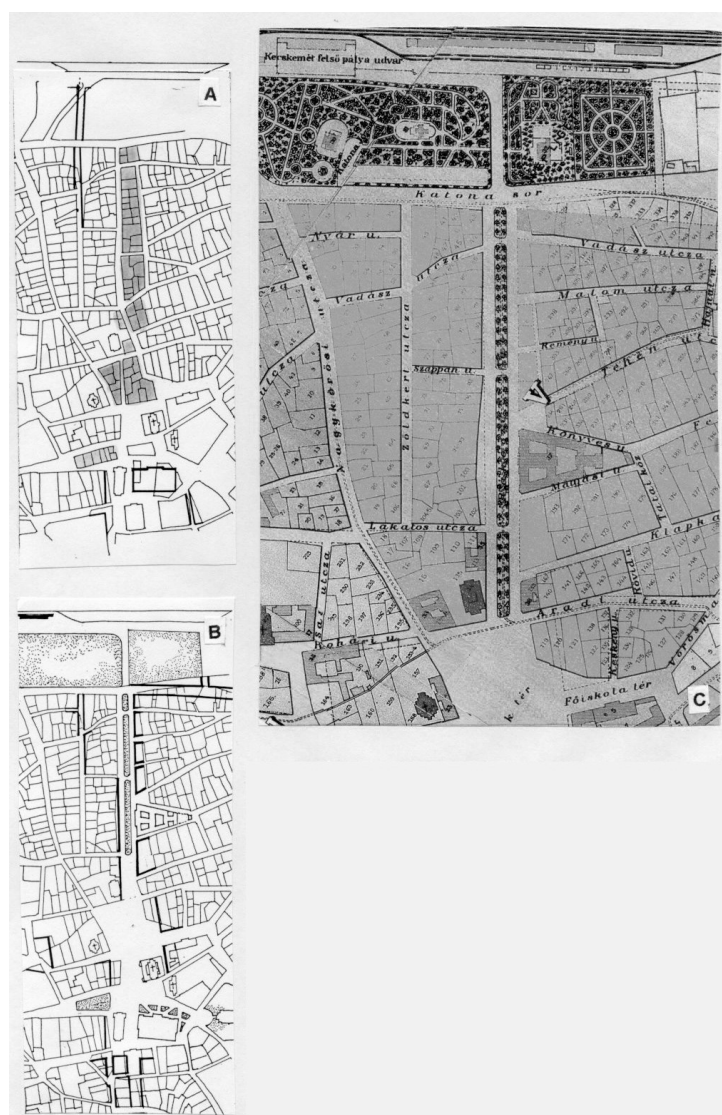
A várostest és az újonnan kiépített új vasútvonalak pályaudvarai közötti *reprezentatív útvonal* kialakítása a magyar városszabályozás történetén belül az egyik, megvalósult példákban leggazdagabb városszabályozási szituáció. A városok arra törekedtek, hogy az összekötő út melletti területek minél előbb „rangos” képet mutassanak: ha ezek az új vonalak üres területeken haladtak át, azonnal előtérbe került azok igényes beépítése; ha a vonal környezete falusias képet mutatott, a városok karakteres, határozott átépítéseket vetettek fel. Az átépítések során az új város-tengelyek *hangsúlyokat kaphattak, ez vagy jelentős intézmények tengelyhez történő kapcsolásával (Kecskemét, Győr), vagy tömb-sarkok építészeti eszközökkel – saroktoronyokkal – való kiemelésével (Győr) történt.* A reprezentatív megjelenést az utak keresztmetszeti kialakítása révén is fokozni kívánták, ezért a nagy szabályozási szélességen belül *fasorokat, vagy olyan, a tengelybe helyezett zöldsávot létesítettek, melynek előképe a pesti Sugárút volt (Kecskemét) (5. ábra).*

Szerencsés esetben a tengely környezete rövid időn belül egységes építészeti arculatot kapott, de ez töredékesen valósult meg a magas kisajátítási költségek miatt, ha a kialakítás házsorok szanálását igényelte. Kecskeméten a századfordulón megnyitott új tengely, a Rákóczi út térfalai még 1933-ban is igen „vegyes” építészeti minőséget hordoztak.⁸

Jellegzetes az a szabályozási szituáció is, amikor a meglévő várostest és az új vasútvonal között nagyléptékű lakóterületi fejlesztést is előírányoztak az átfogó

⁷ Éhen Gyula 1897-ben megjelent *Modern város* című könyvében – polgármesteri gyakorlatból merítve – kimondta, hogy 5–10 év (!) elegendő lehet egy modern város kialakítására, elsősorban az infrastruktúra kiépítése és a lakáshelyzet javítása révén. Amelyik város „ezt az időt céltudatosan felhasználja, annak jövője biztosítva van”.

⁸ A Rákóczi út kiépítésének problémáit elemzi Juhász István *Kecskemét város története* című munkájában (Kecskeméti füzetek 8. Kecskemét 1998).



5. ábra. Kecskemét Fő terét és a vasútvonalat összekötő új tengely kiépülésének története

A: A Zöldkert utca vasútállomáshoz történő kiépítésének javaslata

(Forrás: Sz. K. Kecskemét városának László Károly városi mérnök által készített 1879-es térképének színes sokszorosított nyomata a BME Urbanisztika Tanszékének térképtárában)

B: Az egykori Temető utca (Rákóczi út) és a Fő tér környezetének szabályozása a város 1905-ös térképén

(Forrás: Kecskemét törvényhatósági joggal felruházott város mérnöki hivatala által készített 1905-ös térkép színes sokszorosított nyomata a BME Urbanisztika Tanszékének térképtárában)

C: Kecskemét 1905-ös térképének részlete

szabályozási tervek. Ennek szép, megvalósult példái: Szombathelyen az 1865-ös szabályozási terv alapján kialakított Széll Kálmán utca menti fejlesztési terület (6. ábra), Sopronban az 1880-as években kiépülő elegáns Deák teret szegélyező új városrész. Hasonló fejlesztésre került sor Pápán is.

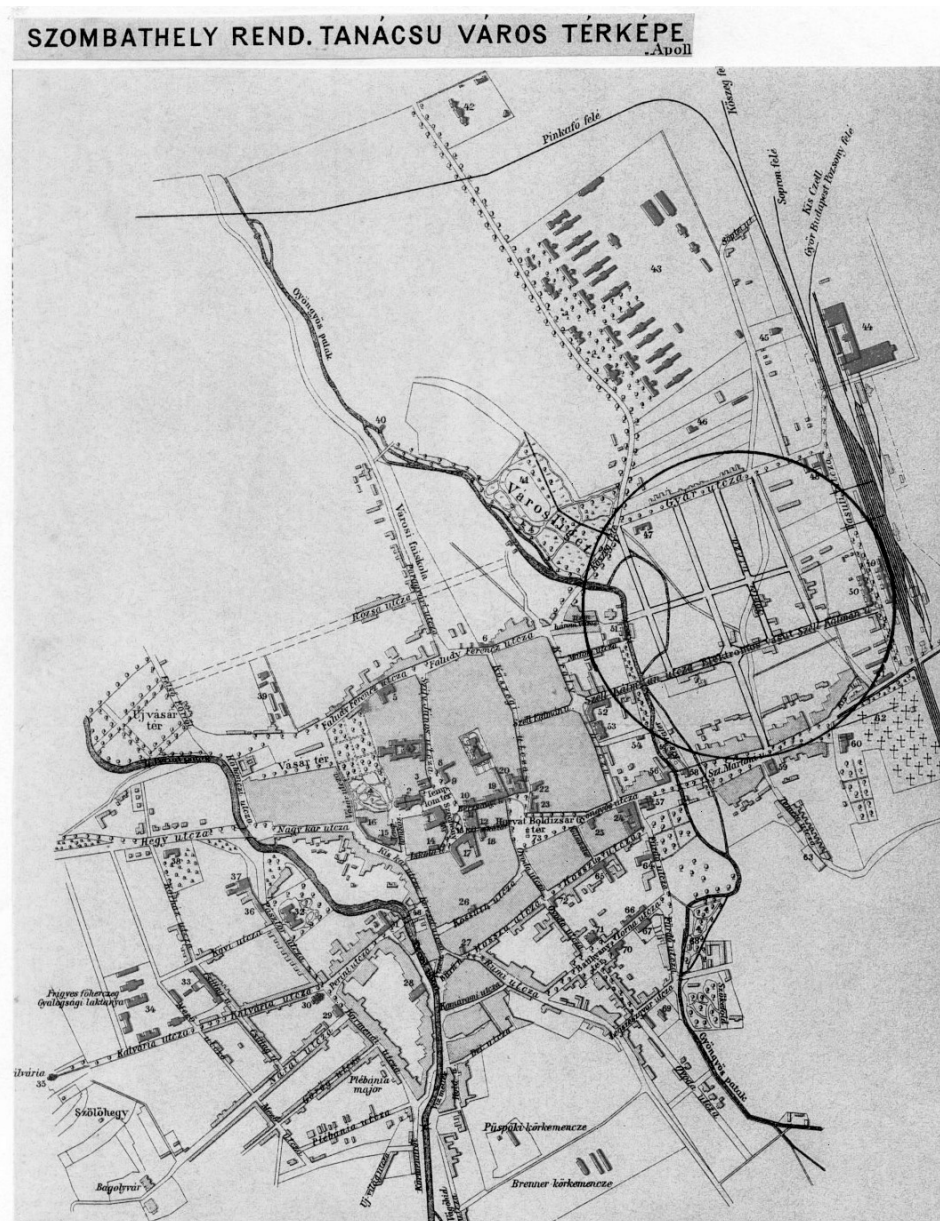
A szabályozási tervek a korban mintának tartott pesti Lipótváros ortogonális tömbrendszerét alkalmazva, olyan utcahálózattal osztották fel a fejlesztési területeket, melyek vagy a vasútvonal, vagy a rávezető út, vagy a beépített terület határvonala által kirajzolt koordinátára szerveződtek. A városrészek reprezentatív megjelenítéséhez az alábbi szabályozási eszközöket alkalmazták: az egyenes *utcák fásorokkal történő kiépítését*, a *zárt sorú városias beépítés kikötését*, néhol a *párkányvonalak egységesítését* és az egységesen megállapított előkerteket.

1850-et követően – a kisajátítási törvények által biztosított lehetőségeket felhasználva – a *folyamszabályozási tervek* egyre nagyvonalúbbá váltak: folyóágakat átvágtak, illetve megszüntettek, új medervonalakat jelöltek ki, összetett árvízvédelmi gátrendszerek épültek. A *partvonalak rendezése* során *rakpartok* és új *kikötők* alakultak ki a városok belterületén. Ezek megtervezése, szintjeinek kialakítása jellegzetes városszabályozási tevékenység volt a 19. század során. Egyes helyeken a megkezdett munkálatok a 20. században folytatódnak.

A temetők megszüntetéséhez kapcsolódó szabályozások nem tekinthetők ugyan korszecifikusnak,⁹ mégis nagy számuk alapján megemlítenők.

A 19. század második felében a *belváros közeli* temetőterületek szabályozása elsősorban *új lakóterületek biztosítása* vagy – az új igényeknek megfelelően – *városi parkok területbiztosítása* érdekében történt. (Vidéki városainkban az első nagyobb parkok létesítése, területeik városi pénzekből történő megszerzése ebben az időszakban kezdődik.) A század első felében bezárt temetők egy részét már *kertészeti tervek* alapján hozták rendbe, pl. Kecskeméten így valósult meg a vasútállomás előtti park. Budapesten, a Fővárosi Közmunkák Tanácsának 1873-as szabályozási tervében szerepel Pest *központi ún. „Váci” temetőjének* szabályozása (a Lehel út és a Váci út kereszteződésénél).

⁹ A középkori várostestekben részben a belső templomok környékén, részben a beépített területen vagy a falakon kívül voltak a temetők. A várostestekhez kapcsolódó temetők fokozatosan eltűntek a városnövekedés folyamán, akárcsak a templomok körüli temetők, Mária Terézia megtiltotta ezt a temetkezési módot. A 18. és a 19. században a városok megszüntették régi temetőket, és újakat nyitottak a beépített terület akkori határain.



6. ábra. A Széll Kálmán utca és környékének utcahálózata Szombathely 1896-os várostérképén
(Forrás: Szombathely rend. tanácsú város 1896-os színes sokszorosított térképe
a BME Urbanisztika Tanszékének térképtárában)

II. A NAGYLÉPTÉKŰ SZABÁLYOZÁSI TERVEK JELLEGE A SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN

Az 1860-as években vidéki városaink is felmérték a városi területeket, sőt a közgyűlések sorra kívánatosnak tartották a *városi általános tervek felvételét*, a városok *célszerű beosztását* és annak *rajzba foglalását*. Ahogy láttuk, Pesten az átfogó szabályozási tervek készítése során 70 év alatt szemléletváltás következett be, megjelent a differenciált közlekedési hálózat. Vidéki városaink szabályozási tervei még kevesebb eszközt használnak, a 60-as években is közel álltak Hild János gondolatvilágához.

Az első általános szabályozási tervek három területre fektették a hangsúlyt: a belváros utcáinak és tereinek rendezésére, a város belsőségének és az új vasútvonalak közötti területek kapcsolatára, és – Pesthez hasonlóan – a kívánatos lakóterületi fejlesztések irányainak rögzítésére. A terveket *parciális* jellegűeknek tekintjük, hiszen nagy kiterjedésű városi területek jövője fölött nem születtek döntések, hiányzott az átgondolt úthálózat-fejlesztés, ipartelepítés (ebben az időszakban Pest már a nagyvárosi fejlődéshez kapcsolódó közlekedésfejlesztésben gondolkodott).

A nagyléptékű szabályozási tervek mutatják azokat az eszközöket, amelyeket Pest használt Schilson és Hild óta, figyelembe véve a várostengelyekre vonatkozó első kísérleteket is. A lakóterületi fejlesztések terén *kivétel nélkül* a kemény, ortogonális úthálót alkalmazták a „szabályosság” elve alapján. Ahol a fejlesztési elképzelések már előrehaladtak voltak, a háló részletesebb, finomabb volt, a mezőgazdasági területek „tagosítása” esetében a háló sokszor *elnagyolt* volt (Sopron). Hiányoztak a parkok, a terek leginkább a négyzetes háló egyes csomópontjai környezetében jelentek meg (Sopron, Szombathely).

A 19. század második felében a párizsi, bécsi, illetve barcelonai városrekonstrukciós javaslatok jelentős hatást gyakoroltak az európai városszabályozásra.¹⁰ E gondolatok termékenyítően hatottak az 1871-ben meghirdetett – Budapest „általános beosztására és szabályozására” vonatkozó – tervpályázat résztvevőire is, például a második díjas Feszl Frigyes a Sugárútnak léptékét meghaladó, a teljes várostestet áthasító vonalat tervezett az Üllői úttól a Lánchídon át a budai Fő utcába.

¹⁰ Bécs a „glacis” beépítésével biztosított helyet fontos közintézményei számára. A Ring megvalósítása során olyan körúttal vették körül a sűrű belvárost, mely felfűzte a Parlamentet, színházat, Operát és a múzeumokat. *A körút megújította a régi városszerkezetet*, szervesen összekötötte a belvárost a külvárosokkal, összefogta *a külvárosokból a központ felé irányuló útvonalakat*.

Hausmann párizsi rekonstrukciója a meglévő városszövetet hasította fel *sugárútjaival, fellazította a középkori várost*, egyben helyet biztosított a korszerű infrastruktúra számára. A fellazítás érdekében számos parkot is létesített.

Ildefonso Cerda 1859-es Barcelona-terve néhány új útvonal bevágásával rendezi a régi városszövetet, és kitágítja a várost egy általa ideálisnak tartott *tömbszterrel, melynek egyhangúságát átlós utcavonalakkal oldja fel*.

Nagy tengelyek jelentek meg tervein a Lágymányoson és a pesti oldalon is, emitt számos gyűrűs vonalat is tervezett.

Az 1872-ben Pest területére elkészült szabályozási terv a pályázatot megelőző helyzethez képest sok újdonsággal már nem szolgált, de jelentős lakóterületi fejlesztésekkel számolt az Újlipótváros területén és kijelölte a Duna új lágymányosi partvonalát.

Szeged városát az 1879-es nagy árvíz szinte teljesen elpusztította. A Lechner Lajos készítette rekonstrukció tervének előképe a 19. század közepén végrehajtott Párizs-rekonstrukció volt. Lechner Szegeden teljesen új városszerkezetet javasolt: lebontotta a várat, a központban egy téglalap alakú főteret helyezett el. Az új városszövetet fő közlekedési vonalai: a *két körgyűrű* (Kiskörút és Nagykörút), és az azokat *keresztező sugárutak* képezik. A szűkebben vett belvárost a Tisza vonalával nagyjából párhuzamos Kárász utcai tengely, valamint az arra fűzött terek határozzák meg (Széchenyi tér, Klauzál tér, Dugonics tér). Az utak szabályozásával párhuzamosan Lechner az *egész városra kiterjedő telekcsoport-újraosztási műveletet* hajtott végre. Igyekezett megtartani a kisebb utcák vonalát, hogy a korábbi telektulajdonosok ne kerüljenek messze új telküktől. Minden korábbi telekpozíciót értékelték, így a saroktelkek és a fontosabb útvonal mentén fekvő telkek tulajdonosai az új tervben is hasonló helyzetű telkekre számíthattak. A „telekcserét” a városلاكokkal folytatott egyeztetések révén véglegesítették.

III. AZ 1881-ES KISAJÁTÍTÁSI TÖRVÉNY MEGALKOTÁSÁHOZ VEZETŐ JOGALKOTÁSI FOLYAMAT, A VÁROSSZABÁLYOZÁSOK MEGVALÓSULÁSÁT SEGÍTŐ JOGI HÁTTÉR

Az első kisajátítási rendelkezésekkel már az 1836-os országgyűlést megelőzően Pest városának statútumai között találkozhatunk.¹¹ Országos érvényű kisajátítási jog csak speciális területekre volt érvényben, mégpedig bányanyitásokra és várerőségek létesítésére. Az 1836. május 1-jén életbe lépett kisajátítási törvények is eseti ügyeket szabályoztak.¹² Az 1850-es években Magyarország jogrendje az osztrák jogrendhez kapcsolódott. Továbbra is csak vasúti pálya, közút, vagy „víz-építészeti művek” képezhették a kisajátítás indokát.

Az 1865-68-as országgyűlés – az angliai kisajátítási törvény sikerein felbuzdulva – rövid viták után elfogadta az *első általános kisajátítási törvényt* (1868:

¹¹ Ezeket a Szépítő Bizottság készítette elő „szükséges esetekben” alkalmazható – „kibecsüléssel, vagyis teljes kárpótlással” történő – kisajátításokra vonatkozóan.

¹² Tizenhárom országos jelentőségű vasútvonal és csatorna építése érdekében hozta meg „az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról” szóló XXV. tc.-et, a XXVI. tc. pedig a Pest és Buda között építendő állandó híd építéséről és az ezzel kapcsolatos kártalanításokról döntött.

LV. tc.) és a kisajátításról különösen Budapesten rendelkező 1868: LVI. tc.-et. A 68-as kisajátítási törvény alapvetően *közlekedési* indokokkal, de a 36-os törvény-cikkhez képest szélesebb körben biztosította a közjó érdekében a kisajátítás lehetőségét. Az új törvényben a vasút- és csatornaépítkezések mellett az országos érdekű útépítkezések, a kereskedelmi hajózás fellendítésére hozott intézkedések is helyet kaptak. A *fővárosi törvény* (amely már említi Pest és Buda ikerfővárosok leendő egyesítését) az előzőekhez képest tágabb kört kínált a kisajátításra, számolt azzal, hogy a közlekedési viszonyokat javító intézkedéseken kívül a főváros rangját emelő – és addig hiányzó – középületek létesítésére is szükség van. A főváros emellett kimondta, hogy „szépészeti” indokok is kisajátítási alapot képezhetnek.

1881. május 31-én kihirdették az új, *általános kisajátítási törvényt*. Ez megszüntette a főváros különleges helyzetét, és a korábbi előírásokhoz képest *tágabb körben* tette lehetővé a kisajátításokat (állóvizek és mocsarak lecsapolása, alagsóvezetés és belvizek elvezetése, közhasználatra szolgáló kikötők, parti rakhelyek és közraktárak létesítése, futóhomok meggátolása, távirtdák felállítása, korábban létesített vállalatok nagyobbitása és célszerűbb elrendezése). Míg korábban csak a főváros esetében lehetett középületek részére kisajátítást eszközölni, ez most általánosan elfogadható indíték lett, ugyancsak új kisajátítási jogcím lett a *más törvényekre* történő hivatkozás.

VÁROSSZABÁLYOZÁS 1900 ÉS 1945 KÖZÖTT

Szeged és Pest szabályozási tervei rámutattak az egész városra kiterjedő városszabályozási tervekben a *közlekedésszervezés* jelentőségére. A közlekedésszervezés ügye a maihoz képest a jelentősen kisebb autóforgalom miatt viszonylag könnyen kezelhető volt. Ez, valamint az a tény, hogy még nem létezett a településekkel foglalkozó szakmaterületek között együttműködés, ahhoz vezetett, hogy a városrendezés, *városszabályozás ügyét az építészet körébe utalták*.

Az 1870-es évektől kezdve a szabályozási tervekben fokozatosan háttérbe szorult az addig uralkodónak tekinthető ortogonális utcahálózat. Ezt nagy mértékben elősegítette Camillo Sitte 1889-ben megjelent könyve, a „Der Städte-bau”. E könyv hatására a szabályozási tervek csoportosítani kezdték „karakterterületeiket”, az utcahálózat-tervezésben egyre inkább a Sitte által javasolt „művészi igényesség” érvényesült.¹³

¹³ Camillo Sitte a már említett könyvében hangsúlyozta, hogy az utcahálózat-tervezésben „tudatosan törekedni kell a sokszínűségre”, elemezte a konkáv és konvex térfalak hatását az emberekre. Városi terek és nagyobb közintézmény-együttesek példáján mutatta be a szabályozások során érvényesíthető kompozíciós elveket.

I. ELHATÁROLÓDÁS AZ ORTOGONÁLIS HÁLÓTÓL
A MAGYARORSZÁGI SZABÁLYOZÁSI GYAKORLATBAN

Az építészek által irányított városszabályozás Magyarországon is tudomásul vette a 19. század második felében kialakult *közlekedésszervezési elveket*, és azokat felhasználta a főközlekedési vonalak lefektetése során. Szinte minden általános rendezési tervben *gyűrűket javasoltak* a tervezők, *leggyakrabban a történeti belváros határán*, esetleg egy másodikat is *a fejlesztési zónában* (Sopron 1905-ös Wälder-féle általános rendezési terve, Szombathely 1923-as Niessner Aladár-féle rendezési terve).

Számos érdekes ötletet felvető szabályozási tervpályázattal találkozhatunk e korban (Győr, Pécs, Szombathely). Sajnos, a nyertesek igen rövid időt kaptak vizsgálataik elkészítésére és a tervek véglegesítésére, ennek következménye a tervek folyamatos módosítása volt.

A magyar lakóterületi szabályozásban Camillo Sittén kívül a századfordulótól kezdve érvényesült Pálóczi Antal és Wälder József hatása is. Együtt szálltak síkra annak érdekében, hogy az utcavonalak „egyenességét és párhuzamosságát” csak ott használják, ahol ezt a „magánbirtokok mezsgyevonalai” indokolják.¹⁴ Wälder alapelve az volt, hogy a városi lakóterületeket egyenletesen kell ellátni zöldterületekkel, parkosított terekkel és fásított utcákkal. Arra törekedett, hogy *minden 4–5 új városi tömb kapjon vagy egy súlypontjában elhelyezett parkosított teret, vagy a tervezett lakóutcák 80–100 m hosszú szélesítéseiben zöldfelületek megvalósítására legyen lehetőség.*

Magyarországon a századforduló angol kertvárosainak kompozíciói nemigen találtak talajra. Kivétel ez alól Weichinger Károly tevékenysége, aki például Pécs város általános rendezési tervében a Megyeri kertváros szerkezetére – angol hagyományokat idéző – a főteret hangsúlyozó patkó alakú utcákat javasolt (ez a szabályozás megvalósult).

A századforduló után tovább éltek a barokk kompozíciós elvek, de a hangsúlyok áthelyeződtek: a palotát a városközpont, egy hangsúlyos park, középület helyettesítette. A tervezők nem idegenkedtek az egy pontban összefutó sugárutak elvétől sem, ha a pontnak „megfelelő súlyt” tudtak biztosítani: ez lehetett egy városrészközpont, például Gyöngyös általános rendezési tervében az új déli városrész központja az Apponyi térrel.

A városszabályozás, bár megtagadta a derékszögű utchálózat egyeduralmát, nem távolodott el teljesen a klasszicizmus térszéméitől, és új megvilágításba he-

¹⁴ Wälder 1906-ban Sopron általános szabályozási és fejlesztési tervének elkészítésekor a tervet indokló jelentésében azt írta, hogy a „hosszú, egyenes utcák unalmasak lévén, azokat tengelyát-helyezéssel, tengelyhajlítással vagy homorú oldalfalakkal való ellátásával változatossá és széppé tettem ...”.

lyezte az ortogonalitást. A korabeli városszabályozások az utcategyek eltolásait alkalmazták, fontos kompozíciós eszköz lett az ún. Segner-kerék elv, amely hangsúlyozni tudja a terek központi szerepét.

II. ISMÉTLŐDŐ ÉS KORSPECIFIKUS VÁROSSZABÁLYOZÁSOK

A szőlőterületeket a 19. század második felében a filoxéra és a lisztharmat kipusztította. A század végén már szabályozási tervek készültek az egykori szőlőterületek lakóterületként történő hasznosítására, de kezdetben ezek csak az egykori dűlőutak szélesítésével számoltak. Budán, a Svábhegyre készített szabályozási tervben kezdett kikristályosodni egy olyan új elvrendszer, hogy a lejtőkön megfelelő lejtésű útvonalakat kell kiépíteni (megjelentek a serpentinutak), a köztes területeken pedig lehetőleg alkalmazkodni kell a meglévő dűlőutak rendszeréhez. A századforduló után szabályozott budai szőlőterületeken (Rózsadomb, Remetehegy) ezeket az *elveket a tervezők megtartották*.

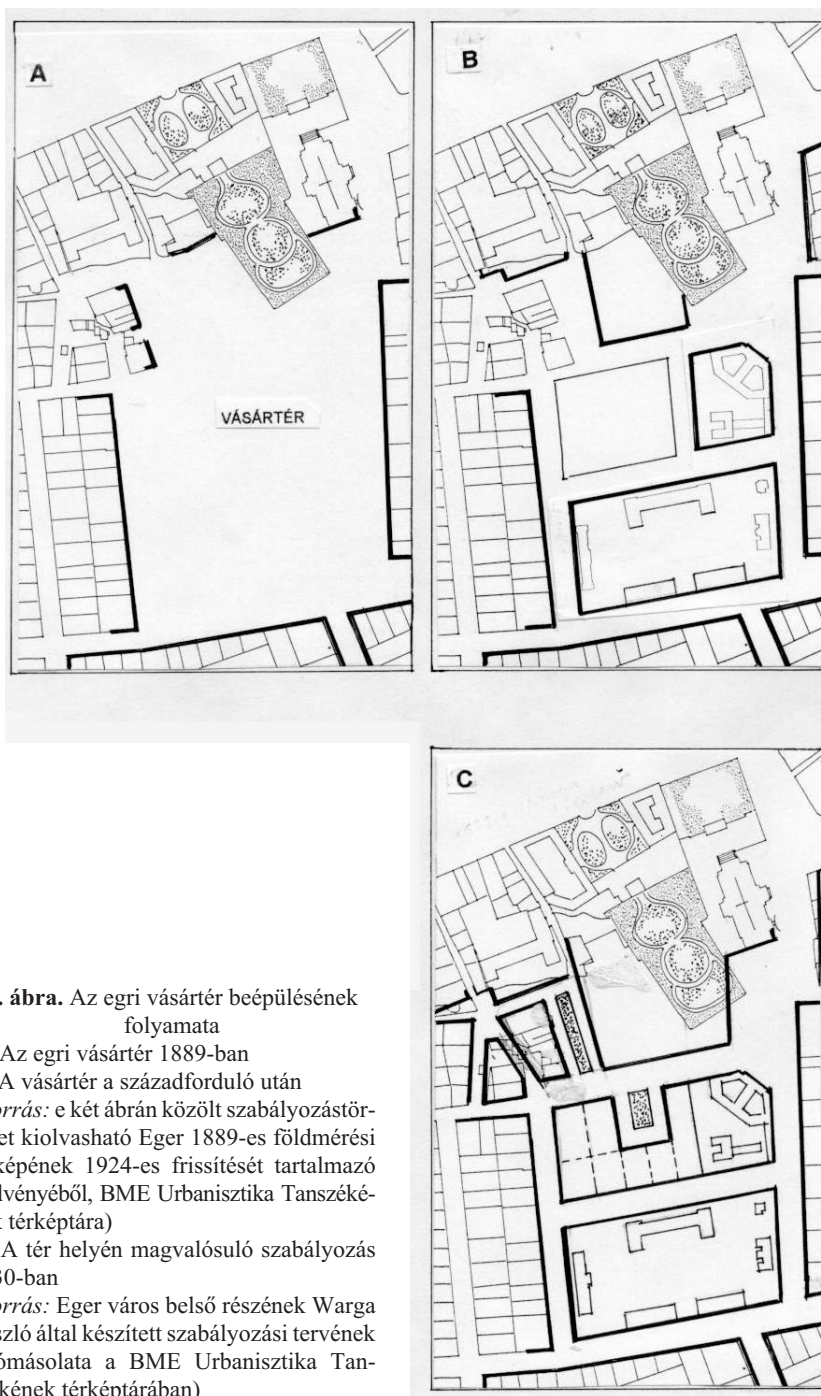
Ismétlődő probléma a városszabályozásban a *vásárterek ügye*.¹⁵ Vizsgálatunkat a városok legnagyobb vásártereinek beépítésére szűkítjük le, melyek *végleges arculatukat* a tárgyalt időszakban kapták meg.

A 20. századra áthúzódó vásártér-beépítések egyik jelentős előképe a főváros egykori városszéli lóvásárterének 19. század második felében történt szabályozása, ahol a terre tett ortogonális úthálózati raszter alapján lakótömbök és egy jelentős méretű centrális közpark valósult meg.

A több évtizedet átfogó, „szakaszolt” vásártér-szabályozások sajátossága, hogy az egyes építési fázisok mindig korszekifikusok, ezért a beépítés követésével sajátos várostörténeti világ tárulkozik fel. Ahol a 19. század végén kezdődött a szabályozás, sokszor törést szenvedett a *reprezentatív átalakítás igénye*: egymás mellé települhetett a városnak bevételt teremtő laktanya és a Járásbíróság új épülete (Eger), a vásártér funkció megtartása mellett felvetődhetett a szétfolyó térség új, zárt térfalainak megteremtése (Kecskemét). Az ezekre adott 20. századi válaszok mind *jobbító szándékkal* születtek meg: megvalósult a felépült laktanya „takarása”, eltűnt a rendezetlen árusvilág, parkok létesültek, új középületek és bérházak épültek, például Győrben és Egerben¹⁶ (7. ábra).

¹⁵ A városok gazdagodása a vásártartó joghoz kötődött, a vásárterek végigkísérik a városok történetét, a nagyobb városokban több ponton is jelentkezhetek, méretük és funkciójuk is eltérő lehetett. A vásárterek megszüntetése sem egyedül e korszakhoz kötődik, mert a város növekedése során számtalan példát találunk arra nézve, hogy ezeket többször áthelyezték, a központból „kihelyezték”.

¹⁶ Egerben 1888-ban hatalmas térségen terül el a vásártér az Újváros és a Verbóczy utca között. A századforduló után a terre kerül a Járásbíróság épülete és egy laktanya. Utóbbit a Waga László által készített belvárosi szabályozási terv takarni igyekezett egy új közintézmény-együttességgel, mely 1930-ra meg is valósult.



7. ábra. Az egri vásártér beépülésének folyamata

A: Az egri vásártér 1889-ban

B: A vásártér a századforduló után

(*Forrás:* e két ábrán közölt szabályozástörténet kiolvasható Eger 1889-es földmérési térképének 1924-es frissítését tartalmazó szelvényéből, BME Urbanisztika Tanszékének térképtára)

C: A tér helyén magvalósuló szabályozás 1930-ban

(*Forrás:* Eger város belső részének Wargha László által készített szabályozási tervének fotómásolata a BME Urbanisztika Tanszékének térképtárában)

Az is korspecifikus városszabályozási szituáció, hogy az értékes városrészekben igényes lakásépítések indulnak. A tőke azokat a területeket kereste, ahol várható volt az ingatlanok értéknövekedése: így a fővárosban a budai hegyvidéket, a Belvárost, a Duna-parti fekvése miatt értékes Újlipótváros területét. Újlipótváros szabályozási terve több lépcsőben nyerte el végleges képét. A terület értékét a Duna és a Körút közelsége mellett az 1928-as tanácsi határozat is emelte, ez előírta a korábbi tervek Duna-parti közterének *kitágítását*, a Csanády utca *tengelyében létesítendő két holdnyi Szent István parkkal*. A Tanács a szabályozási terv elkészülte után szigorú előírásokkal garantálta a lakóterület minőségét: csak keretes beépítést engedtek meg egységes homlokzatmagasságú utcavonalakkal. A jó beosztású, hallos lakásokat tartalmazó Újlipótváros a felső középosztály kedvelt lakóterületévé vált.

A főváros budai oldalának magas színvonalú lakóterületei közé tartozott Pasarét és a Villányi út környéke (itt már a századforduló előtt elkezdett szabályozások *módosításai* alapján valósult meg a beépítés). A Csalogány utca *kiszélesítése* a Duna alatt vezetendő alagút kapcsán indult meg, új szabályozási vonalán elegáns bérházak épültek.

Korspecifikusnak tekinthető az egykor városszélén elhelyezkedő téglagyári területek, agyaggödrök újrahasznosításához kapcsolódó szabályozás is. A városterületek századvégi dinamikus növekedése *lassan körbefonta ezeket a területeket*, egyre bántóbb lett az agyaggödrök rendezetlensége, a terület roncsoltsága. A Moszkva tér helyén lévő Christen-féle téglagyár területét például a századfordulón, a budai körút kiépítésekor töltötték fel. Előfordult, hogy a téglagyár működésének megszüntetéséhez a területre vonatkozó övezeti előírások szigorítása vezetett (például a Budakeszi úti téglagyár nyaralóövezetbe került, helyén a későbbiekben új utcák kiszabályozását követően magas minőségű villanegyed épült).

III. IPARTERÜLETEK KIALAKULÁSA ÉS A SZABÁLYOZÁS JOGI KÖRNYEZETE

A 19. század végén az ipari vállalkozók ott építettek gyárakat, ahol ingatlanokkal rendelkeztek, illetve ahol olcsón lehetett telekhez jutni, ahol az utak és közművek ki voltak építve, szükség esetén vasúti vagy vízi szállítási kapcsolat is létezett. A vasutat igénylő ipartelepek a pályaudvarok szomszédságába települtek, a gyárak viszont vonzották a lakótelepüléseket, ezért a gyárak felé növekvő város fokozatosan körülvette az eredetileg külső fekvésű gyárakat is.¹⁷

¹⁷ A városfejlesztés érdekeit szem előtt tartó ipartelepítést az 1884. évi XVII. tc. (ún. ipartörvény) segítette, amely az iparúezést már képesítéshez kötötte és az 1881. évi XLIV. tc.-ben előírt kö-

A fejlődés szükségképpen odavezetett, hogy a városrendezési és építésügyi hatóságok előbb csak korlátozták az ipari üzemek letelepedésének helyét, majd kizárólag ipari település számára fenntartott iparterületet különítettek el.

Megemlítjük, hogy a hazai ipar fejlesztéséről (Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter javaslatára) hozott 1907. évi III. tc. a gyárak és ipartelepek létesítésére, továbbá gyári, mezőgazdasági és erdészeti célokat szolgáló iparvágányok, vezetékek, vízművek s más műtárgyak létesítésére elsősorban közületi tulajdonban álló ingatlanokon engedélyezett kisajátítást, magántulajdonúakon csupán a legszűkebb körben.¹⁸

IV. AZ 1937-ES VÁROSRENDEZÉSRŐL ÉS ÉPÍTÉSÜGYRŐL SZÓLÓ TÖRVÉNY JELENTŐSÉGE A VÁROSSZABÁLYOZÁS TERÜLETÉN

A Magyar Vidéki Városok Kulturális Szövetsége és a Városi Mérnökök Országos Szövetsége a fenti törvény kapcsán adatgyűjtésbe kezdett városaink helyzetének megismerése céljából. Információkat kaptak többek között az építési szabályrendeletekről, a külterjes fejlődésről, a parcellázásokról, a telekpolitikáról. Azt javasolták, hogy törvény kötelezze a városokat és a városiasodó nagyközségeket megfelelő „területbeosztási” terv készítésére, melyben pontosan meg kell állapítani az egészséges – a tényleges szükséglethez igazodó – lakóterületet, a közlekedés, és a gyárpar fejlesztését szolgáló területeket, valamint a zöldterületeket. Az összegyűjtött adatok értékelése alapján, a hazai viszonyok, valamint a külföldi gyakorlat ismeretében, a teendőket két kategóriába sorolták: az elsőbe tartoztak az alapos tanulmányok alapján készítendő *várostervek és szabályrendeletek*, a másodikba a várostervek megfelelő előkészítését és azok végrehajtását biztosító *törvényhozási intézkedések*.

Minden városrendezési munkára jelentős befolyást gyakorolt az 1937. évi VI. törvény, melyből a jelen tanulmányban csak azon rendelkezéseket említjük, amelyek a szabályozás körébe tartoznak, s melyek megkönnyítették a városok számára a közterületek kisajátítását és a rendezési terveknek megfelelő telekrendszer létrehozását.

Sokáig úgy tűnt, hogy az 1881-ben megalkotott kisajátítási törvény eleget tud tenni feladatának. Gyöngyös város 1917-es tűzvésze után azonban, amikor szinte

vetelményeknek megfelelő gyárak számára az 1895. év végéig adómentességet biztosított. Az üzemi területeknél a tervszerűség első lépését a már említett ipartörvény jelentette, amely megalkotta az iparhatóságok intézményét.

¹⁸ A törvény előterjesztői a közérdek megnyilvánulását itt abban látták, hogy míg a kisajátítandó egy pár hold föld eredeti céljára használva „legfeljebb egy-két munkásembernek szolgált kenyeret, addig abban az esetben, ha ezen kis földterületen ipari gyártelep létesül, az száz meg száz munkásembernek ad kenyeret és megélhetést”.

az egész város leégett, a gyors újjáépülés érdekében külön törvényt kellett hozni, hogy a kisajátítási jog „szélesebb értelemben” legyen alkalmazható, és a *kisajátítási eljárások leegyszerűsíthetők* legyenek.¹⁹

Az 1937-es törvény alapján minden olyan helyzetben jogcím van kisajátításra, ahol az *elősegíti a szabályozási terv végrehajtását és a városkép javulásához vezet*. A törvény biztosítani kívánja a szabályozási terv megvalósítását, és a kisajátításokra fordítandó összegek csökkentésére törekszik. Ennek érdekében például a szabálytalan szituációk esetén előbb „átalakítási kötelezettséggel” él, és csak abban az esetben nyúl a kisajátításhoz, ha az átalakítás nem hajtható végre. A város-szabályozás szempontjából legfontosabb törvényi rendelkezés a „kisajátítás nélküli kisajátítás” lehetősége, azaz a közút céljára történő lejegyzés lehetőségének bevezetése. Ennek bevezetését a kisajátítási nehézségek okozta városfejlesztési munkálatok elhúzódása, illetve az a külföldi tapasztalat indokolta, mely szerint a lejegyzett ingatlanrész elvesztését a telek jobb közúti megközelíthetőségéből eredő felértékelődés kompenzálja.

VÁROSSZABÁLYOZÁS 1945 ÉS 1990 KÖZÖTT

I. A LAKÓTERÜLETEK SZABÁLYOZÁSI PROBLÉMÁI

A második világháború utáni évek legfontosabb feladata az újjáépítés volt, majd a jelentős lakáshiány megszüntetése, illetve a társadalmi igényeknek nem megfelelő lakótelepek felszámolása került előtérbe. Ez utóbbi célból dolgozták ki 1958-ban az első 15 éves lakásfejlesztési tervet, melynek célja 1961 és 1975 között 1 millió új lakás megépítése volt.²⁰ A második – 1990-ig tartó – 15 éves lakásfejlesztési terv²¹ még mindig előtérben tartotta a mennyiségi lakáshiány csökkentését, de emellett a minőségi igényeket is kielégítő lakásépítési formák megvalósítására is törekedett.

A feszített program megvalósításához szükség volt a *meglévő általános rendezési tervek folyamatos változtatására*. A számok nyomása korábbi városrendezési

¹⁹ A meglévő rendeletek alól felmentést kapott a város: a szabályozásból vagy telekrendezésből adódó értékemelkedést egyedül a „városépítési alap” kaphatta meg. Olyan esetben is lehetett kisajátítást alkalmazni, ahol „helyes telekalakításra” volt szükség, épületterületek kisajátítása is lehetővé vált.

²⁰ A program meghirdetésekor e nagyságrend az ország addigi lakásalapjának egyharmaddal történő bővítését jelentette. Az egymillió lakás 60 %-át irányozták elő a fővárosban és az ún. ipari városokban. Az állami építőipar a tervidőszak első harmadában bevezette a blokkos lakásépítési technológiát, majd áttért a paneles, házigyári lakásépítési technológia tömeges alkalmazására.

²¹ E terv keretében a vidéki városokban 450 000, Budapesten pedig 300 000 új lakás építésével számoltak.

elvek feladását igényelte, lakótelepek kerültek olyan helyekre is, ahová korábban városi parkokat terveztek (Budapest, Újpalotai lakótelep), vagy ahol korábban családi házas vagy társasházas jellegű lakóterületek szerepeltek a tervekben (Szeged, Tarján lakótelep, Tatabánya, Dózsakerti lakótelep).

A lakótelepek kijelölésénél alapvető szempont volt a *lehető legalacsonyabb szanalási arány, ettől lényegében csak a* szociális követelményeknek nem megfelelő, egészségtelen munkáslakótelepek, barakktelepek helyén épülő lakótelepek esetében tekintettek el (pl. Székesfehérvárott a Velinszky lakótelep vagy Szolnokon az ún. Zagyva-parti lakótelep).

A lakótelepek tömbtelkeinek méretezése, zöldfelületi arányok meghatározása stb. *rendeletekben megfogalmazott normatívák* alapján történt. Éveken keresztül párhuzamosan éltek a szűkebb kereteket kínáló, kötelezően megvalósítandó „OT-ÉM” normák és a tényleges igényeket szem előtt tartó „városrendezési normatívák”.²²

A lakótelepek építésének befejeződése ellenére ma is megjelennek olyan nehéz szabályozási feladatok, melyekben nem kerülhető ki a meglévő lakótelep korábbi városrendezési elveinek újragondolása. Rendkívül nehéz összhangba hozni az OTÉK szabályozását a tömbtelkes szabályozás elvével annak ellenére, hogy a telekalakításról szóló 85/2000. (XI. 8.) FVM rendelet igyekszik újra körvonalazni az úszótelek ügyét, sőt *meglévő épület* esetében *új úszótelek* kialakítására is lehetőséget ad. A napjainkban felmerülő szabályozási problémák egyike a területfelhasználási egység értelmezéséből, alkalmazásából adódik. Témánk szempontjából fontos, hogy a lakótelep befejezésekor megépítendő új utak szabályozási vonalait nem lehet *csatlakoztatni* a telep meglévő utcáihoz, mivel a „belső utcáknak” önálló szabályozási vonalai nem voltak. Ilyen problémával találkozhatunk Mosonmagyaróváron, a Szent István király út melletti lakótelep befejezését és családiházak környezetének rendezését szolgáló, a közelmúltban elkészült szabályozási tervben (8. ábra).

II. A TÖRTÉNETI VÁOSRÉSZEK LAKÓTERÜLETEINEK MEGÚJÍTÁSA

Már a VI. ötéves tervben (1975–80) egyértelművé vált, hogy a lakásépítés terén a mennyiségi és minőségi célkitűzéseket párhuzamosan kell érvényesíteni. 1980 után a minőségi igényszint előtérbe kerülése miatt a városrehabilitációs tevékenység vált uralkodóvá. A tömbrehabilitáció keretében a következő megoldási lehetőségek tekinthetők típusosnak:

²² Utóbbiak nem voltak jogszabályok, de az állami tervezőirodák kötelezően használták, jelentőségük különösen megnőtt az OT-ÉM normatívák megszűnését követően.

- a város kialakult utcáinak, tömbjeinek tiszteletben tartása, a tömbbelsőik kibontásával keretes beépítés kialakítása, a tömb belsejének parkként történő hasznosítása (pl. Erzsébetváros 15. j. tömb);
- a város bevezetése a tömbbe, gyalogosutcák, parkok, új épületek elhelyezése a tömbbelsőben (ide sorolhatóak Egerben a Széchenyi utca menti tömbök,²³ Pécsen az Elefántos tömb, illetve Budapest VI. kerületében az „A” tömb megújítása);
- a tömbbelsőben több, kisebb közhasználatú udvar kialakítása, a melléképületek bontásával felszabaduló területeken új épületek létesítésével (pl. Egerben a Céh mesterek utcája);
- utcanyitás több tömb átvágásával, új látvány, parkok sorozata (zöldfolyosó), üzletek elhelyezése (pl. Középső-Józsefváros zöldsétánya, Erzsébetvárosban a Madách sétány terve);
- meglévő utcavonalak között új tömbstruktúra kialakítása (pl. Középső-Ferencváros RRT (9. ábra), Középső-Józsefváros RRT).

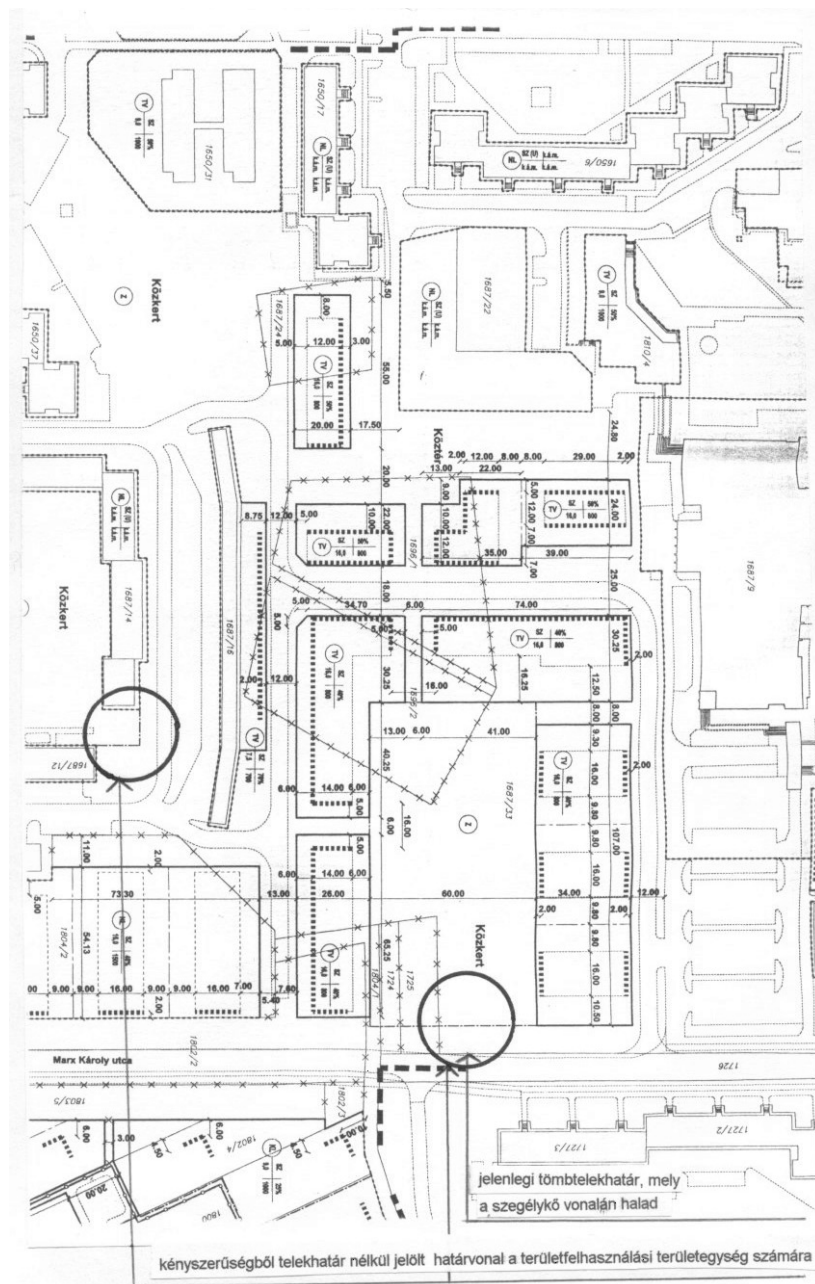
A tömbrehabilitáció eszközei között még megemlíthetők az udvarok összenyitásai, épületek funkcióváltása stb. A 80-as években megjelent az *utca mentén kijelölt rehabilitáció* elve is (pl. Váci utca rehabilitációja a VII. ötéves tervi program keretében).

III. A BELVÁROSOK SZABÁLYOZÁSI PROBLÉMÁI

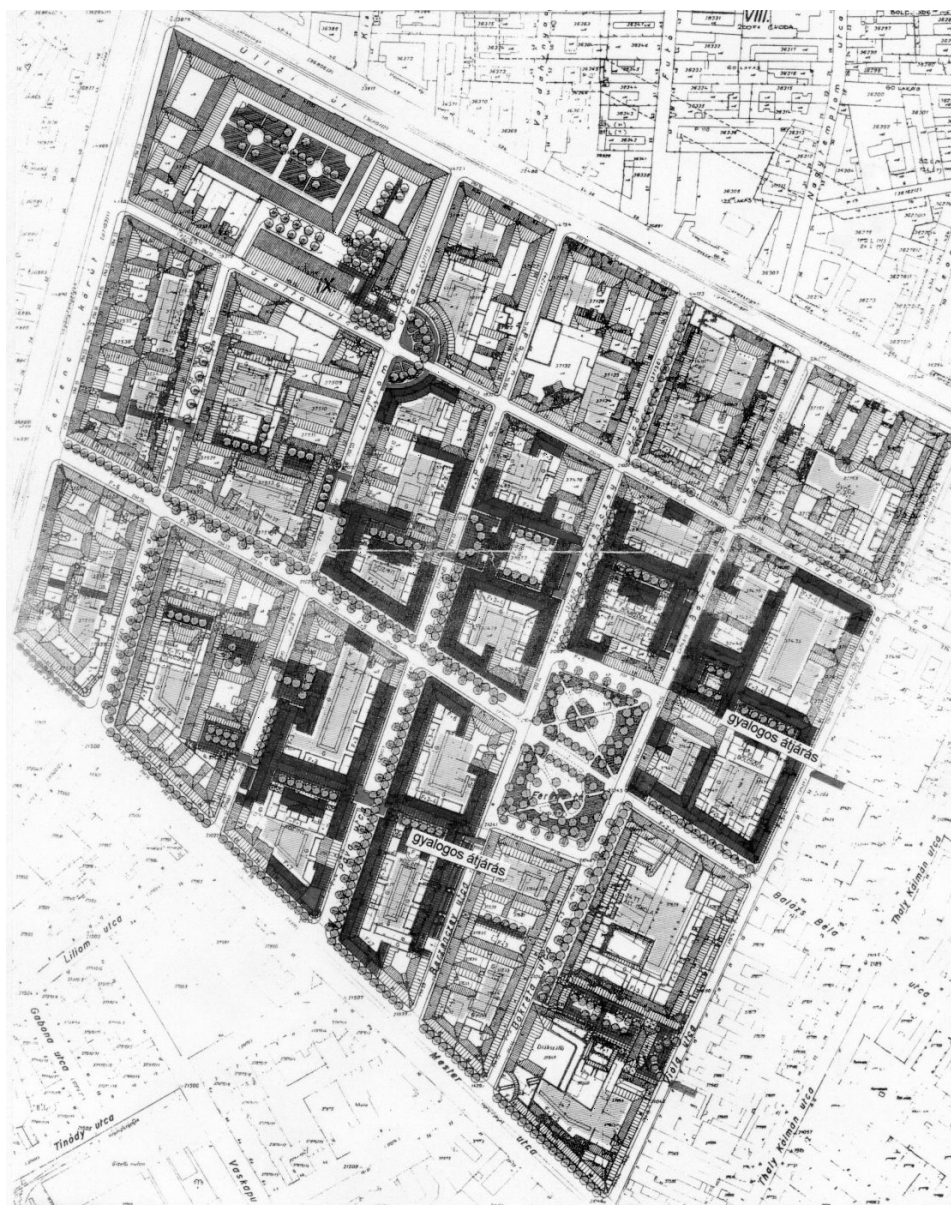
A meglévő városközpontokban kétirányú beavatkozást figyelhetünk meg: a falusias jellegű, védettséget nem élvező központi részek erőteljes bontásokat követő átépítését (pl. Salgótarjánban, jóval később már a korszerű városrendezési tapasztalatokat is alkalmazva Balatonbogláron), illetve – az erősödő értékőrző szemlélet hatására – a történeti központok rehabilitációs megújítását (például Sopronban vagy a budai várnegyedben).

A történeti városközpontok szerkezete nehezen felelt meg a megváltozott közlekedési igényeknek. E kérdésekre adott válaszok közül megemlíthetjük az *utcaszélesítéseket, utcaáttöréseket, illetve az árkádosítást*. Több helyen felmerült a központok főútvonalainak tehermentesítése *elkerülő útvonalak kijelölésével, kiépítésével*, ahogy ez pl. Egerben és Miskolcon megtörtént. Előfordult az is, hogy

²³ Az egri rehabilitáció sajátossága, új gondolata a tömbbelsőik közhasználatra történő megnyitása egy gyalogos szerkezeti vonal mentén, mely áthaladt a tömbökön. Ez az új vonal a belváros különböző kis parkjaival együtt a közösségi élet új, intim és gondozott színtere lett. Lebontották az értéktelen melléképületeket, néhol csak játszóterek és térszíni parkolók kaptak helyet a tömbbelsőben, néhol kisebb új épületek is megvalósultak, pl. egy IBUSZ irodaépület, illetve egy ABC.



8. ábra. Részlet Mosonmagyaróvár, Szent István király úti lakótelep befejezésének szabályozási tervéből (tervezők: Locsmándi Gábor, Lenzser Péter)



9. ábra. Budapest, IX. ker. Ferenc körút és a Viola utca közötti terület beépítési javaslata
(Forrás: a Középső-Ferencváros 1983-as RRT-je; vezető tervező: Locsmándi Gábor)

az évek során megváltoztak a közlekedési koncepciók: Miskolcon először a Széchenyi utca szélesítése érdekében árkádostták a színház épületét, majd a 70-es években a központot elkerülő út kiépítése után a Széchenyi utcát néhol gyalogosították, máshol csak a célforgalmat engedték be. A *központokat elkerülő útvonalak* építése a 70-es években felgyorsult. Ekkor kezdődött meg Pécsen a 6. sz. főközlekedési út és Veszprémben az új központot érintő 8. sz. út rekonstrukciója.

1980 után sok olyan korábbi rendezési tervet felülvizsgáltak, ahol a történeti városközpontban sok volt az építési tilalom, illetve túl sok utca szabályozási szélességének növelését irányozták elő. A kisvárosi karakter megőrzése, illetve a gyalogos használatú utcák kijelölése lehetővé tette a szabályozási szélességek *csökkenését*. A városközpontokat elkerülő útvonalak nem arattak osztatlan sikert.²⁴

IV. IPAR ÉS VÁROSSZABÁLYOZÁS

Az ipari létesítmények államosítása 1949-re befejeződött. Az ötéves népgazdasági terv folyamán 33 település, többnyire mezőgazdasági jellegű város alakult át ipari várossá, a többi közt Szeged, Debrecen, Hódmezővásárhely, Makó, Kecskemét. Meglévő ipari centrumainkban – mint Miskolcon, Ózdon, Tatabányán, Salgótarjánban – is jelentős változásokat hoztak a nagyszabású ipari beruházások.

A szocialista nagyberuházások helyét az állami szervek, sőt sokszor a kormány jelölte ki. Bár léteztek elvek az iparterületen belüli csoportosításokra, a döntéseket alapvetően befolyásolta egy meglévő, kiépített út nyomvonala vagy egy terület már megfelelő közműellátottsága. Az iparvállalatok beruházásaihoz szükséges telephelyek kiválasztását 1972 után az Országos Telephelyforgalmi Központ segítségével végezték, mely alternatívákat készített, és ezek közül a vállalat választott. Egyes városok iparterületi rendezési terveiben sikerült megvalósítani azt a törekvést, hogy hasonló profilú és kooperációra lehetőséget adó üzemeket egymás közelébe telepítsenek.

1967-ig²⁵ lényegében *nem volt elfogadott tervezési metodika* a jelentős kiterjedésű új iparterületek tervezésére. A kutatások – elsősorban szovjet anyagokra tá-

²⁴ Az ellenérzések oka az volt, hogy az új utak környezete sokszor rendezetlen maradt, a Tanácsok rendszerint nem tudtak egyidejűleg pénzeszközöket biztosítani az út kiépítésére és a „kiszabályozás” által előállt roncsolt városszövet befejezésére annak környezetében. (A probléma csak ott volt feloldható, ahol az elkerülő út kiépítése egy lakótelep beruházásához kapcsolódott.) Az új utakon jelentkező forgalom újabb gondokat is hozott: fokozódott a belvárosok közlekedési terhelése, illetve a forgalomból eredő környezeti hatások következtében az utak menti területek lakásépítésre alkalmatlanná váltak.

²⁵ 1967 előtt csak OT költségnormák léteztek az ipari termelő, kiszolgáló, raktár, üzemi szociális és iroda létesítményekre (7/1965. /Tg.É.5./ OT-PM-ÉM sz. együttes utasítás).

maszkodva – az *iparterületi közintézményközpontok* nagyságát próbálták meghatározni. Az ÉVM Területrendezési és Fejlesztési Főosztályának 1980-ban megjelent tervezési segédlete többek között ajánlásokat adott az iparterületek tömbméreteire, a gyalogosközlekedés vonzaskörzetére, az iparterületek közösségi intézményellátására.

1950 után az ipari cégek meglévő telephelyeik fejlesztése során minimalizálni kívánták a közterületeket, számos ipari üzem a telep bővítése során „*megszerezte*” a telepet övező közterületek egy részét is (pl. Bp. II. ker. Ganz gyár, és XII. ker. MOM terület). Ennek előjelei már a 30-as években is jelentkeztek, amikor is a beépítetlen területekre készített szabályozási tervekben szereplő utcahálózat egyes szakaszai kezdtek „eltűnni” az iparvállalati telekfelvásárlások során, ez elsősorban Budapesten volt megfigyelhető (X. ker. Kőbánya, IX. ker. Ferencváros). Ez a folyamat folytatódott a háború után is, amikor a meglévő iparterületekre készült RRT-k teljes mértékben kiszolgálták az ipari vállalatok igényeit.

Az RRT-k nemcsak racionális utcahálózat kialakítására nem törekedtek, de az iparterületek belső képébe sem szóltak bele, mindenki oda építhetett, ahová akart. A rendezési tervek nem sokat változtattak a vállalatok által elhatározott építkezés méretein és helyén.

V. A KÜLTERÜLETEK SZABÁLYOZÁSI KÉRDÉSEI

A nagyüzemi termelésre alkalmatlan, kertszerű művelés céljára kiosztott korábbi zártkertek belterülettel határos egyes részeit a települések – lakossági nyomásra – a belterületbe vonták. Ezek szabályozása során a legnagyobb gondot a *közterületek kialakítása* (és ehhez kapcsolódva a közművesítés megvalósítása), valamint az építésre alkalmas telkek kialakítása jelenti. Az önkormányzatoknak a belterületbe vonás kapcsán megnövekedett feladatait nem kompenzálja az építési területté alakítás során keletkezett értéknövekedés, mivel ez az ingatlantulajdonosoknál csapódik le. Az önkormányzatok e tapasztalatokból okulva egyre inkább választják azt a megoldást, hogy a beépítésre szánt területbe vonás feltételül szabják a szükséges közterületek kialakítását, esetenként a közművek megvalósítását is. A volt zártkerti területek egy része továbbra is külterületbe, beépítésre nem szánt mezőgazdasági területbe tartozik, bár tényleges használatuk ettől általában eltér (Pilis-szántó).

A korábbi mezőgazdasági tevékenységet folytató szövetkezetek átalakulása együtt járt a művelésre szánt földterületeik jelentős részének értékesítésével is. A több hasznot hozó kereskedelmi, szolgáltató és ipari/logisztikai tevékenységek érdekében az új tulajdonosok törekednek a területfelhasználás megváltoztatására, a területek építési területté nyilvánítására. Az önkormányzatokkal kötött fejlesztési

alku keretében vállalják például a közlekedési célú fejlesztések megvalósítását, így Budaörsön az Auchan és a Tesco bevásárlóközpontok, ún. Budapest kereskedelmi-szolgáltató terület megvalósítása érdekében autópálya-kapcsolatok létrehozását, valamint közműfejlesztéseket (10. ábra).

VI. A VÁROSSZABÁLYOZÁS JOGI ESZKÖZEINEK VÁLTOZÁSA AZ ÁLLAMSZOCIALIZMUS IDŐSZAKÁBAN

A második világháborút követően az állam a tulajdonviszonyok megváltoztatását az iparban és a közlekedés területén államosítás és közérdekű igénybevétel útján, a mezőgazdaságban a földreform, a tagosítás-földrendezés révén érte el. Ezek az intézkedések lényegében felváltották a kisajátítást, miközben a kisajátítási joganyag módosításokkal továbbra is hatályban maradt.²⁶

A tulajdonviszonyok megváltozásával alapvetően módosult a városépítés résztvevőinek köre és szerepe. A városépítés irányítója, az építtető, a tervező, a kivitelező szerepét egyaránt az állam, illetve az állami szervek vették át. Ez időtől kezdődően a városfejlesztést elsősorban a gazdasági körülmények és az uralkodó rendszer politikai döntései határozták meg, a városépítés irányait népgazdasági tervek döntötték el, nem autonóm tulajdonosok beruházási döntésének eredményeként alakultak ki.

Az 1955-ig – néhány változtatással – hatályban maradt 1881. évi kisajátítási törvényt követő 1955. évi, 1965. évi, illetve 1976. évi kisajátítási kódexek közös jellemzőiként megemlítjük, hogy a kisajátítást szenvedő csak a kártalanítási összeg mértékét tehette vitássá, a kisajátítás tényét nem, s a kártalanítás módjában és mértékében egyaránt jelentős korlátok érvényesültek.

Az építésügyről szóló 1964. évi III. törvény²⁷ alapvetően az 1937. évi VI. törvényre támaszkodott, annak szabályait minden olyan esetben átvette, amikor azok nem voltak ellentétesek a szocialista állam törekvéseivel. Ezek közül – a város-

²⁶ Ennek megvalósításához a kisajátítás nem volt alkalmas, többek között azért sem, mert a jogintézmény mindig egy konkrét cél megvalósításához szükséges ingatlanokra vonatkozik, azon kívül valódi és teljes kártalanítást igényel.

²⁷ Dr. Szalai Éva megállapítása szerint az 1964. évi III. törvény „elsősorban az építésügyi igazgatás alapkódexe, s nem az építési, városrendezési tevékenységgel kapcsolatos társadalmi viszonyokra vonatkozó alapvető jogi normák gyűjteménye. Így e körben főként az építési hatóságok egyedi jogalkalmazó tevékenységét szabályozza, a jogalkalmazó tevékenység során alkalmazott anyagi, jogi szabályok megalkotását teljes egészében a közigazgatásra bízva. A törvény megalkotásakor a jogalkotók következtetések voltak abban, hogy a tulajdonjogot korlátozó építési hatósági eszközök elsődlegesen törvényi szinten kerüljenek szabályozásra, a törvény megalkotását követő jogalkotási gyakorlat azonban korántsem volt hű ehhez a törekvéshez, mivel később több ilyen jogintézmény alacsonyabb, nem ritkán miniszteri szinten nyert elsődleges szabályozást.”

szabályozás szempontját alapul véve – itt azt a lehetőséget említjük, hogy az építészeti hatóság a részletes rendezési terv alapján, a város belterületén vagy a külterület beépítésre szánt területén *közút létesítése, bővítése vagy szabályozása céljára, kisajátítási eljárás nélkül igénybe vehette* a teleknek a közút céljára szükséges részét, azt *közterületként lejegyezhetette*, a felesleges közterületet pedig a telekhez hozzájegyezhetette. Az ingatlannyilvántartási le- vagy hozzájegyzéshez az *érdekeltek* (tulajdonos, hasznélvező stb.) *hozzájárulására nem volt szükség*.

VÁROSSZABÁLYOZÁS A RENDSZERVÁLTOZÁST KÖVETŐEN

Az 1990-es alkotmánymódosítás többek között a szocialista piacgazdaság megvalósítását tűzte ki céljául. Ennek érdekében alapvető fontosságú feladatként jelentkezett az állami vagyon magánkézbe adása²⁸ (ez nem vonatkozott az országos közüzemi szolgáltató, nemzetgazdasági szempontból stratégiai jelentőségű, honvédelmi vagy más különleges feladatot szolgáló vagyonra, illetve az azt működtető társaságokra).

I. IPARTERÜLETEK SZABÁLYOZÁSI PROBLÉMÁI

Az 1989-ben meginduló *vállalati privatizáció* egyik alapvető problémája, hogy az eladásokat *megelőzően nem készültek rendezési tervek, így nem határozták meg a telekalakítás (megosztás, feltárás) módjait, illetve a tulajdonviszonyok rendezésének lehetőségeit*. Az új tulajdonosok kerülni kívánták *új közterületek kialakítását*, mivel ez nemcsak területvesztéssel, hanem az építési lehetőség *jelentős csökkenésével* is járt. Az önkormányzatoknak sem fűződött igazán érdeke a közterületek kialakításához a költségekkel járó fenntartási kötelezettségek miatt. Már 1994-ben készültek olyan tervek, ahol a tervezők az említett érdekeknek megfelelően bevezették a *magánút*²⁹ fogalmát (ez akkor még jogilag nem létezett), ezek megvalósításához felmentést kellett kérni (pl. a csepeli Vasmű területének rendezési terve kapcsán a BVSZ alól).

²⁸ Míg a klasszikus polgári államokban (USA, Svájc) a vállalkozási szektorban az állami tulajdon részaránya az 1 %-ot sem éri el, s a történeti okokból nagyobb állami tulajdonnal rendelkező államokban (Anglia, Ausztria, Franciaország) is csak 20–30 % között mozog, addig Magyarországon a rendszerváltás időszakában 90 %-os volt az állami tulajdon.

²⁹ A magánút létesítését megalapozó 1997. évi LXXVIII. törvény megjelenését követően az önkormányzatok többsége az ingatlan tulajdonosok, fejlesztők által javasolt kiszolgáló utak magánútként való kialakításához járul csak hozzá, fenntartásukat nem vállalja.

Az utóbbi években a korábbi nagyüzemi termelés megszűnése következtében pusztulófélben lévő, de jelentős építészeti értékű ipari területek rehabilitációja (barnamezős fejlesztése) ad feladatot a városszabályozásnak.³⁰

II. MEGLÉVŐ, NAGY KITERJEDÉSŰ, NAGYRÉSZT BEÉPÍTETLEN TELKEK SZABÁLYOZÁSA ÚJ VÁROSSZÖVET KIALAKÍTÁSA CÉLJÁBÓL

A 90-es években a városok belterületén lévő közlekedési területek (BKV és MÁV tulajdonban), illetve a belterületi honvédségi ingatlanok értékesítése és a volt iparterületek 100 %-os bontással járó funkcióváltása új városszabályozási szituációkat teremtett. A szabályozás során a nagykiterjedésű területeket új közterületek kijelölésével tömbökre tagolják. A tagolás során érvényesülő szempontok:

- az úthálózat fejlesztésével a beépíthető területek értékének növelése;
- a környezethez történő csatlakoztatás új közterületek segítségével;
- eltérő funkciójú területek elválasztása közterületekkel (ez segíti az ütemezhetőséget is);
- a terület új funkciói közötti kapcsolatok megteremtése közterületek segítségével;
- pihenő zónák, zöldfelületek kialakítása;
- vizuális karakter kialakítása az új mikroszerkezetben.

A közterületek kialakításának problémái hasonlítanak az iparterületek privatizációja során már részletezettekkel. A nagy kiterjedésű területekre készült szabályozási tervek másik kérdése, hogy ritkán lehetséges a terület gyors beépítése. Az időben elhúzódó megvalósulás vagy a fejlesztésben érdekelt cégek cserélődése miatt az első szabályozás során felállított „vizuális karakter” elmarad.

Napjaink egyik legizgalmasabb témája a MÁV-területek hasznosítása. Erre példa a Nyugati pályaudvar feleslegessé vált területeinek felhasználásával a West End City Center impozáns épületcsoportja, melyet magánút választ le a pályaudvar területétől. A közelmúltban elkészült a Kelenföldi pályaudvar területének és környékének szabályozási terve is a tervezett metróval összefüggően.

A laktanyák területének szabályozási kérdései közt megemlíjtjük az épületállomány hasznosítási lehetőségét, a területegységenként/épületenként történő értéke-

³⁰ Csepelen például a volt Weiss Manfréd (Csepel) Művek az államosítás után egyetlen telken működött tovább, a belső utak és a közművek a lehető legegyszerűbb módon lettek kiépítve. A privatizáció után a 200 ha-os terület több, mint 210 tulajdonos osztatlan közös tulajdona lett. Az ingatlanok igénylői csak a lehető legkisebb telket kívánták megvásárolni a kiszemelt épület vagy épületek körül. A részterületek közterületi kapcsolatait alig lehetett kialakítani.

sítés szempontját és a területek használatát eltérő módon befolyásoló talajszennyezettséget.

III. A VÁROSSZABÁLYOZÁS JOGI ESZKÖZEI A RENDSZERVÁLTÁS UTÁN

Az 1990. évi LXV. törvénnyel a tanácsrendszer helyébe a helyi önkormányzati rendszer lépett,³¹ a társadalmi rendszer átalakulása és az állami tulajdon folyamatos visszaszorulása ismét a tulajdonost állította előtérbe, alapvetően módosultak a városszabályozás jogi eszközei is.

A kisajátításra vonatkozó szabályok változásai közül a következőket emeljük ki:

- a közérdekű cél mellett a kisajátítás kivételes jellege, valamint az azonnali, teljes és feltétlen kártalanítás kötelme is beépült a tvr.-be;
- az ingatlanok tulajdonjogának kisajátítással történő megszerzése az önkormányzatok számára is lehetővé vált (a tanácsok az ingatlanok kezelői jogát szerezhették meg);
- a módosítás hatályon kívül helyezte a tvr.-nek a tulajdonos érdekeit sértő kártalanítási szabályait, s korlátozta az azonnali birtokbavétel lehetőségét is;
- lehetővé vált a kisajátítási határozat teljes körű felülvizsgálata, tehát a kisajátítási cél közérdekűségét is vitatni lehetett.

Az 1964. évi III. törvényt felváltó – az épített környezet alakításáról és védelméről szóló – 1997. évi LXXVIII. törvény a korábbi igazgatási jellegű törvénytől eltérően pontosan és egyértelműen próbálja szabályozni az ingatlantulajdon szabadságának a közösség érdekében lehetséges korlátozását, a garanciális szabályok meghatározását, továbbá a közérdek és a jogos magánérdek érvényesülésének biztosítását. Rendelkezéseinek ismertetésére e tanulmány keretében nincs lehetőségünk.

Fogalmak:

Városszabályozás:	a város közterületei nyomvonalának, szélességének, magassági pontjainak tervi rögzítése. A feladat elválaszthatatlan a megvalósítás jogi eszközeitől.
Kisajátítás:	a köz érdekében történő, törvényen alapuló, elsősorban terület-igénybevétel, mely azonnali, teljes és feltétlen kártalanítással jár.

Közút céljára történő lejegyzés:	az ingatlan közút kialakítása, illetve bővítése céljára szükséges részének kisajátítási eljárás nélküli igénybevétele, melyhez az érintettek hozzájárulása nem szükséges.
Magánút:	az építési telek megközelítését szolgáló olyan – nem közterületi – telek, mely az ingatlan-nyilvántartásban útként szerepel. Ha az arra vonatkozó szerződés szerint közhasználatra szolgál, akkor a magánútra a közterületre vonatkozó előírások alkalmazandók.
Úszótelek:	a tömbtelken belül, az egyes külön tulajdonú épületekhez alakított, külön helyrajzi számú telek.

IRODALOMJEGYZÉK

- Balogh István: *Debrecen.* (Magyar Műemlékek.) Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata, Budapest 1958.
- Balogh Péter: Szombathely ...1904. *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények* 1998/3.
- Dr. Bierbauer Virgil: Városépítési problémák Budapest Belvárosának északi oldalán. *Tér és Forma* 1937/7. 189–201.
- Borbíró V.–Valló I.: *Győr városépítéstörténete.* Budapest 1956.
- Budapest új szabályozása. A Magyar Mérnök- és Építész-Egylet előterjesztése. *Építőipar* 1903. 73–75.
- Darvas Iván: A budapesti terjedékegyezmény. *Építő ipar, Építőműv.* 3. sz. 1914.
- Dausz Gyula: *Kőbánya múltja és jelene.* Budapest 1913.
- Éhen Gyula: *A modern város.* Bertalanffy József könyvnyomdája, Szombathely 1897.
- Ekler Dezső: *Ember és háza.* Kijarat kiadó, 2000.
- Entz Géza – Genthon István – Szappanos Jenő: *Kecskemét.* (Városképek – műemlékek sorozat.) Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1961.
- Erdős Ferenc – Farkas Gábor – Fülöp Gyula – Virág Ernő: *Mezőfalva története.* Mezőfalva 1989.
- Erdősi Ferenc: *Pécs városszerkezetének fejlődése és az egyes városrészek funkcióinak alakulása a kapitalizmus korában.* MTA Dunántúli Tudományos Intézet Közlemények 6. kötet.
- Fabó Beáta: Építkezés a reprezentáció szolgálatában: középületek és terek. In: *Az egyesített főváros.* Városháza, 1998.
- Győr vármegye.* (Magyarország vármegyéi és városai.) Szerk.: Dr. Borovszky Samu. Országos Monográfia Társaság, Budapest.
- Harrer Ferenc: *A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1930–1940.* Budapest 1941.
- H. E.: Pest városa 90 évvel ezelőtt. *Vasárnapi újság* 1897. 618–619.

- Heckenast János: Szombathely város rendezési terve. *Vasi Szemle* XIX. évf. 1965. 1. sz.
- Hegedüs Benedek: Budapesti lakótelepek. *Városépítés* 1976/6.
- Horváth Zoltán: Sopron városias fejlődése a kapitalizmus első időszakában (1848–1914). *Soproni Szemle* XXXIX. évf. 1985. 2. sz.
- Juhász István: *Kecskemét város építéstörténete*. Kecskeméti füzetek 8. Kecskemét 1998.
- Kabdebó Gyula: *A városok építése I.* Budapest 1913.
- Dr. Kertész Béla – Valentiny Károly: A területfelhasználási politika és alkalmazási eszközeinek hatása a telekérték alakulására. *Területrendezés* 1978/2.
- Dr. Kiss Sándor: Külterületi parcellázások és építkezések. *Városépítés* 1976/6.
- Dr. Köszegfalvi György: Az iparterületítés tervezésének néhány kérdése. *Területrendezés* 1976/2. VÁTI.
- Kubinszky Mihály: Sopron úttörő jellegű városrendezési terve 1905-ből. *Magyar Építőipar* 1999/7–8.
- Kubinyi András: Adatok Újpest 1848 előtti történetéhez. In: *Tanulmányok Budapest Múltjából*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1956.
- Lechner Lajos: *Szeged újjá építése*. (Hasonmás.) Szeged 2000.
- Lelkes István: *Kőszeg. Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata*, 1960.
- Dr. Lettrich Edit: *Kecskemét és tanyavilága*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1968.
- Mező Lajos: *Szentes központjának kialakulása*. Településtudományi Közlemények 11. Budapest 1959.
- Nagy Lajos: A Terézváros kialakulása. In: *Tanulmányok Budapest Múltjából*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1956.
- Dr. Nizsalovszky E.: *Magánjog II. Dologi jog*. Gyula 1928.
- Olgyay és Olgyay: Az óbudai hídfő budai feljárójának tervpályázata. *Tér és Forma* 1937/6.
- Pálóczi Antal: A főváros extenzív terjeszkedése. *Építőipar* 1896. 126–127.
- Pestszenterzsébet, Kispest és környéke*. Magyar városok monográfiája XVIII. Szerk.: Dr. Ladányi Miksa. Budapest 1936.
- Preisich Gábor: *Budapest városépítésének története I–III*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1960, 1964, 1969.
- Dr. Scherer Ferenc: *Gyula város története I–II*. Gyula m. város kiadása, 1938.
- Sigray Béla: Iparterületek elhelyezkedése a városban. *Területrendezés* 1976/2.
- Siklóssy László: *Hogyan épült Budapest? (1870–1930)* Fővárosi Közmunkák Tanácsa, Budapest 1931.
- Sitte, Camillo: *Der Städte-bau*. Verlag von Carl Graeser & Co., Wien 1901.
- Soltész László: A 15 éves lakásfejlesztési terv megvalósítása (1961–1975). *Városépítés* 1976/1–2.
- Szilágyi Lajos: A városépítés középtávú feladatai. *Városépítés* 1976/3.
- Tóth Andrásné: A mérnöki szervezet kialakulásának előzményei Budán és Pesten. In: *Tanulmányok Budapest Múltjából*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1956.
- Villányi Szaniszló: *Győr vár és város helyszínrajza, háztelek és lakossági viszonyai a XVI. és XVII. században*. Győr 1882.
- Vörös Károly: Városépítés Győrben a dualizmus korában. *Arrabona* 13. évf. 1971.

- Winkler Gábor: *Sopron építészete a 19. században*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1988. 243., 149–152.
- Winkler Gábor: Városrendezés. In: *A magyarországi művészet története 5. „Magyar művészet 1790–1890”*. Szerk.: Zádor Anna. Kézirat = MTA Művészettörténeti Kutató Intézet Adattár MKI-C-I-186.
- X.: „Szeged újjá építése” (recenzió). *Építőipar* 1892. 133.

THE HISTORY OF CITY REGULATION IN HUNGARY

Summary

The history of city regulation documented on maps started in the 17th century, after the Turkish occupation and has several distinctive periods.

The study focuses on the characteristics of population settling before 1850, after the Turkish era, since they served as a model for the regulation of city enlargements in the 18th and 19th centuries. In the 17th and 18th centuries we find quite a few examples of „popular regulations” based on common consent, whereas regulations initiated by cities and other proprietors were executed by surveyors. Repeated floods and fires made it also necessary to regulate certain areas of cities. (The very first regulatory rules formed parts of rules related to fire protection and public security). Large-scale regulations appeared after 1800, a good example being Schilson’s plan of the district of Lipótváros, which influenced the first comprehensive regulatory plan of Pest, made by János Hild.

The period between 1850 and the turn of the century is characterized by large-scale public and private building activity, the construction of railway lines, train stations, new city axes, public buildings enriching city centres. The network of roads fixed by regulatory plans are in the most cases characterized by orthogonality, although influenced by well-known city reconstructions in the second half of the 19th century (Paris, Vienna, Barcelona). In case of the capital and of the city of Szeged, city structures with a system of radial and ring roads also appear. In order to facilitate the implementation of these plans, the general law of expropriation was passed in 1881 and remains in force until as late as 1955.

Between 1900 and 1945 the majority of Hungarian towns completed their comprehensive regulatory plans based on principles elaborated in the first place by architect planners like Antal Palóczy, József Wälder, László Waga and Károly Weichinger. In the regulation of residential areas compositional principles of the British Garden Cities Movement, the Baroque and Classicism prevailed. This period saw also the birth of our first law of city regulation and building (1937.VI.), a progressive act which our present legal system also took for a model.

After World War II, between 1945 and 1990, as a result of nationalizations, state ownership became dominant: both in city regulation and legal regulation the role of the state was predominant. A characteristic of the age is the construction of housing estates and of socialist large-scale industrial works.

Following the change of regime, privatization transformed the practice of city regulation, too. New regulatory situations appeared, such as the reutilization of traffic areas no longer needed, as well as of former military areas.

Keywords: city regulation, expropriation, orthogonality