



Eötvös Loránd Tudományegyetem
Informatikai Kar
Térképtudományi és Geoinformatikai Tanszék

Világváros születése

**Térképsorozat Budapest és környékének
fejlődéséről 1790-től napjainkig**

Készítette: Horváth Zoltán

Témavezető: Dr. Márton Mátyás

Budapest, 2007

Tartalomjegyzék

I. Gondolatok városépítésről és térképészetről.....	5
<u>1. A szakdolgozat témája.....</u>	6
Mivel is foglalkoztam?	6
Miért ezt a témát választottam?	6
A térképsorozatról	7
A felhasználásai lehetőségekről	8
<u>2. Területi fejlődés, városépítés.....</u>	8
A fejlődés irányítása, a városrendezés hatóságai	8
A városépítés nagyjai	9
Vélekedések a városkörnyéki településekről	10
Művek a városépítés történetéről	11
<u>3. Városépítés és térképészet.....</u>	12
A városépítés térképei	12
Alaptérképek	13
Tervtérképek	13
„Valóság” térképek	14
Tematikus térképek	15
II. Kartográfiai vonatkozások.....	17
<u>1. Felhasznált térképes alapanyagok.....</u>	18
Geometriai alapanyag	18
Tartalmi alapanyag	18
<u>2. Térképtervezés.....</u>	20
A tématerület meghatározása	20
Méretarány, kivágat, elrendezés	21
Térképtípusok	22
Az általános földrajzi térkép jelkulcsa	23
A fejlődéstörténeti térképek jelkulcsa	26
A genetikus fejlődési térkép jelkulcsa	29
Jelkulcs kivonat (→ kép)	29
<u>3. Térképkészítés.....</u>	33
A térképek szerkesztése	33
Nyomtatás, kötészet	34
III. Budapest és környékének városépítés-története.....	35
<u>1. A városépítés alapjai.....</u>	36
A beépítés típusai	36
Városszerkezet saját megközelítésben (→ ábra)	37
A városépítés korszakai	43
A történeti fejezetek témái	43
<u>2. Pest, Buda és környékük 1790 előtt.....</u>	44
Előzmények	44
Meglévő városrészek és települések	46

3. Pest, Buda és környékük 1790–1867	47
Történeti áttekintés	47
Építkezések	48
4. Budapest és környéke 1867–1896	50
Történeti áttekintés	50
Építkezések	51
5. Budapest és környéke 1896–1920	53
Történeti áttekintés	53
Építkezések	54
6. Budapest és környéke 1920–1945	55
Történeti áttekintés	55
Építkezések	56
7. Budapest és környéke 1945–1965	57
Történeti áttekintés	57
Építkezések	68
8. Budapest és környéke 1965–1989	59
Történeti áttekintés	59
Építkezések	60
9. Budapest és környéke 1989-től napjainkig	62
Történeti áttekintés	62
Építkezések	62
Záró gondolatok és köszönetnyilvánítás	65
Forrásjegyzék	66
Irodalomjegyzék	66
Felhasznált térképek jegyzéke	67
Néhány térképrészlet	68
Előadás címlap	68
Az ábrázolt terület (az általános földrajzi térkép)	69
Minta az általános földrajzi térkép jelkulcsához	70
Minta a fejlődéstörténeti térképek jelkulcsához	70
Részlet az Építkezések Pesten, Budán és környékükön 1790 előtt térképről	71
Részlet az Építkezések Pesten, Budán és környékükön 1790–1867 térképről	71
Részlet az Építkezések Budapesten és környékén 1965–89 térképről	72
Részlet az Építkezések Budapesten és környékén 1989-től napjainkig térképről	72
A beépítettség változása térképeken (1790, 1867, 1965, 1989, 2007, együtt)	73
Pest, Buda, Óbuda fejlődése egy térképrészleten	76
Az agglomeráció kezdetei: az első telepszerű építkezés Érden	76
Lakótelepek, ipartelepek, üdülőtelepek...	77
Lakóparkok, ipari parkok, kereskedelmi parkok...	77
Előadás zárólap	78

A térképsorozat tervezett és elkészített térképei

- | | | |
|---|---|------------------|
| 1. Budapest és környéke napjainkban | → | elkészült |
| 2. Építkezések Pesten, Budán és környékükön 1790 előtt | → | elkészült |
| 3. Építkezések Pesten, Budán és környékükön 1790–1867 | → | elkészült |
| 4. Építkezések Budapesten és környékén 1867–1896 | → | tervezett |
| 5. Építkezések Budapesten és környékén 1896–1920 | → | tervezett |
| 6. Építkezések Budapesten és környékén 1920–1945 | → | tervezett |
| 7. Építkezések Budapesten és környékén 1945–1965 | → | tervezett |
| 8. Építkezések Budapesten és környékén 1965–1989 | → | elkészült |
| 9. Építkezések Budapesten és környékén 1989-től napjainkig | → | elkészült |
| 10. Területi fejlődés Budapesten és környékén 1790-től napjainkig | → | tervezett |

I.
Gondolatok városépítésről és térképészetről

1.

A szakdolgozat témája

Mivel is foglalkoztam?

Diplomamunkámban Budapestnek és környezetének elmúlt két évszázados fejlődését kívánom bemutatni egy térképsorozaton. Ezáltal egy világváros születését és fejlődését követhetjük nyomon vizuálisan, nagy területet és időszakot átfogóan, mégis részletes kidolgozásban.

Munkám legfontosabb részének a mellékelt térképeket tekintem. Ehhez kapcsolódik a jelen írásos anyag, mely bevezető fejezete után kartográfiai elemzést tartalmaz, majd városépítés-történeti szempontból kapcsolódik a térképekhez.

Kevésbé foglalkoztam a kartográfia tudományának elméleti kérdéseivel, inkább egy attól eltérő, de azzal kapcsolatban álló konkrét téma gyakorlati térképészeti kidolgozását végeztem el.

Miért ezt a témát választottam?

Először is saját érdeklődésből. A térképkészítés mellett mindig érdekelték a régi térképek, hasonlóan a városszerkezeti, városépítési témák és a városépítés története is. Így munkám során több érdeklődési területtel egyidejűleg foglalkozhattam.

Másodszor, mert úgy éreztem, hogy a téma – főleg térképészeti szempontból – nincs kellőképpen feldolgozva. Írásos anyag ugyan rendkívül sok született, de hosszabb időszakot összefoglaló már kevesebb, és meglepő, hogy a város mai értelemben vett környékéről szinte semmi. A térképeknél hasonló a helyzet. Budapestről végtelen sok a kiváló térkép, bár a különböző korszakokból származók nehezen vethetők össze. Fejlődéstörténeti térképek viszont alig vannak, azok is csak vázlatosnak mondhatók. Ami pedig a környékbeli településeket illeti, ma már örülünk annak, hogy egyáltalán van róluk térkép.

Miért vettem hozzá a városhoz a környékét is? Ha csupán Budapest történetével foglalkoznék az nagyobb méretarányt, részletesebb kidolgozást indokolna. Valószínű jóval több vitatható kérdést vetne fel, amelyekre másfajta szaktudás hiányában nemigen tudnék válaszolni. Budapest szempontjából inkább egy kevésbé részletes, ismereteket összefoglaló mű készítése jelentette a megfelelő feladatot. A városkörnyék történetének – ezidáig fehér foltnak számító – térképezése pedig kiváló és izgalmas feladatot jelentett egy leendő térképész számára. Munkámmal mindenképpen újat is szerettem volna nyújtani, nem csupán egy többször feldolgozott témát újból előhozni.

Budapest és környéke, mint terület választása egyértelmű volt számomra, mivel, – ha több pontján is, – de mindig ezen a területen éltem, ehhez kötődtem. A munka elkészítéséhez pedig fontos volt a személyes helyismeret, mivel csupán térképekre, vagy könyvekre hagyatkozva ez nehezen vállalható feladat lett volna.

A térképsorozatról

A következőkben egy 10 térképből álló tervezett térképsorozat elképzelését ismertetem. Azonban nemcsak tervként elméletben írhatok megvalósításának folyamatáról, gyakorlati problémáiról, ugyanis a sorozat térképeinek több tagját az elmúlt évek során elkészítettem, diplomamunkám – időben is legjelentősebb – fontos részének tekintem. A sorozat teljes és tisztességes elkészítése újabb hónapok, évek munkáját vehetné igénybe. Ha a sorozat nem is, teljes viszont annak kartográfiai elemzése, és az időszak egészének városépítés-történeti feldolgozása. A történeti leírások, a felhasználható alaptérképek, a jelkulcs és a szerkesztési útmutatás elméletben lehetővé teszik a sorozat valamennyi tagjának elkészítését.

A több mint két évszázadot felölelő témát korszakokra bontva, nyolc fejlődéstörténeti térképen kívánom bemutatni. Ezekhez tartozik még egy – a sorozattal külalakban megegyező – összegző jellegű, valamint egy a fejlődés eredményét bemutató térkép is. Az „összegző” a kétszáz év területi fejlődését egyetlen lapon bemutató genetikus fejlődési térkép, az „eredmény” pedig a jelenkori legújabb állapotokat bemutató általános földrajzi térkép. Munkám során ez utóbbit készítettem el legelőbb, ez szolgált a többi alapjául. A diplomamunkába való behelyezését azért tartottam érdemesnek, mivel sokak számára nemcsak a múltbeli folyamatok, hanem a mai állapotok is ismeretlenek.

A fejlődéstörténeti térképek korszakonként mutatják be a városépítés eseményeit. Nem csupán visszadatált időpontú általános földrajzi típusúakról van szó, hanem az adott kor építkezéseit, fejlődését tematikusan kiemelő térképekről. A vizsgált időszak a 18. század végétől napjainkig tart, vagyis a középkori, falak közé zárt városmagból követhetjük nyomon egy világváros kifejlődését. A korszakokat az építkezéseket is meghatározó történelmi, gazdasági, politikai időszakokhoz igazítottam, általában 20-30 évekről beszélhetünk.

Az ábrázolt terület nemcsak maga a főváros, hanem az azzal szoros kapcsolatban lévő környéke is. Hozzávetőlegesen a mai agglomeráció.

A térképek méretaránya viszonylag kicsi, a lehetőségekhez képest mégis elég pontos és részletes. A térképlap területének a sok szempontból érdekesebb főváros csak kisebbik részét teszi ki, vagyis a városkörnyék hatalmas területének változása hangsúlyosabbnak tűnhet. Lehet, hogy kevésbé fontos, kevésbé ismert, de fejlődését ábrázolva hasonlóan látványos területről van szó. Munkám Budapest fejlődéstörténetét tekintve összefoglaló jellegűnek mondható, a környékét tekintve viszont részletesnek és valóban újnak.

A felhasználási lehetőségekről

A bemutatott térképeken képet kaphatunk egy európai nagyváros kialakulásáról és fejlődéséről. Mind időben, mind területileg részletesen megismerhetjük a folyamatot.

Az elkészülő sorozat lehetőséget ad majd az adott terület különböző időszakokban való azonos méretarányú és típusú térképeken való összevetésére. Ezáltal összehasonlíthatjuk egyes korszakokban a fejlődés mértékét. Azonos térképeken láthatjuk például az ezred- és a századforduló történéseit. A viszonylag nagy terület ábrázolásának okán pedig – egy adott időszakban, – egyazon térképen láthatjuk a város különböző övezeteinek, a Duna két oldalának, vagy egyes települések fejlődésének mértékét, vagy annak aránytalanságait. Számos ismeret és következtetés pillanatok alatti vizuális alapon történő levonása válik lehetővé.

Reményeim szerint munkám felhasználható lesz a város történetének ismertetésére, az építkezések térképeken való bemutatására, és emellett külön-külön egy-egy városkörnyéki település fejlődéstörténeti vizsgálatának is alapjául szolgálhat.

2.

Területi fejlődés, városépítés

A fejlődés irányítása, a városrendezés hatóságai

Egy nagyváros kialakulásánál elsősorban spontán folyamatokról beszélhetünk, melyeket adott korszakok gazdasági folyamatai, divatjai alakítottak. Egy-egy városrész, telep, utca, vagy akár egy ház építését ugyan tervek előzik meg, de ezt átfogóan egy egész város, vagy akár egy egész agglomeráció esetében tervszerűen irányítani nehezebb feladat. Elméletben mindig volt erre illetékes szerv, elképzelés, általános rendezési terv, de ezek inkább csak kereteket szabtak a lehetőségeknek. Néha túl tágát is, vagyis csak azt nem lehet, amihez egyébként se fűződött senkinek érdeke.

Városépítés tervszerű irányításáról, városszerkezet alapvető befolyásolásáról csak bizonyos időszakokban beszélhetünk. Az 1870-es években igazi szerkezetet alakító, irányított városépítésnek lehetünk tanúi. Gondoljunk a körutak és sugárutak építésére. Azóta is ezen járunk, ahogy szokták emlegetni: a főváros úthálózata egy évszázaddal ezelőtti viszonyokra lett tervezve. A tervgazdálkodás idejében szintén, felsőbb elgondolások alapján építettek. Ha az úthálózat szerkezetén nem is, de a városrészek beépítési jellegén alapvető változások történtek.

A 19. századig nem foglalkoztak tervezett városépítéssel, de hát komolyabb fejlődésről sem beszélhetünk. Viszont a században megindult robbanásszerű fejlődés során igény merült fel annak ésszerű irányítására.

Az első tervezett városépítés 1790-ben indult a Lipótváros kijelölésével. Ekkorra már szedett-vedett utcahálózatú, apró vályogházás falusias jellegű terület vette körbe a középkori Pestet és Budát. Így ez volt az első, valóban városnak mondható rész, melyet a városfalon kívül kezdtek építeni. Időközben elbontották a fal szinte utolsó darabjait is. Pest fejlesztése 1809–1848 között a Szépítő Bizottmányhoz kapcsolódik, melyet József nádor alapított.

A kiegyezés után hatalmas lendülettel növekvő város nagyszabású tervek alapján épült. Az egyesítést megelőzően, 1870-ben jött létre, az erre hivatott Fővárosi Közmunkák Tanácsa, röviden a Közmunkatanács [4], mely a második világháborúig állt fenn. Ez a szerv készítette a rendezési terveket, építési szabályzatokat, és irányította az átalakításokkal járó nagyszabású munkálatokat. Jelentős szerepe csak a 19. században volt. Számos utat, körutat, teret, hidat, parkot köszönhetünk tevékenységének.

A két háború közötti időszakban a város nagyobb munkálatainak és rendezésének irányítása két szervhez kötődik. Az egyik a városvezetés részéről a Városrendezési és Magánépítési Ügyosztály, a másik továbbra is a Közmunkatanács [10]. A II. világháborút követő időszakban az állam elképzeléseit különböző tervezőirodák hajtották végre. Ilyen volt például a Budapesti Városépítési Tervező Iroda (BUVÁTI).

Napjainkban is készülnek átfogó elképzelések a főváros vagy az agglomeráció rendezéséről, bár ezen elképzelések – számos különböző érdek miatt – igen csak nehezen valósulnak meg.

A városépítés nagyjai

Első városépítőként **Hild Jánost** említem meg, akinek a tervei alapján elkezdték az első tervszerűen parcellázott városrész a Lipótváros, akkori másik nevén az Újváros építését.

Reitter Ferenc nevéhez a Duna fővárosi szakaszának szabályozása kötődik. Ennek több szerepe is volt. Megelőzni az árvizeket, és újabb teret nyerni a város számára. Reitter terve volt a hajózható csatorna is, mely nagyjából a Nagykörút helyén épült volna. Mérnökként aktívan részt vett különböző rendezési tervek kidolgozásában.

Talán legfontosabb szerepe a város szerkezetének kialakításában **Lechner Lajosnak** volt. A város ma létező utcahálózatának nagy részét – hozzávetőlegesen a Nagykörúttól kifelé a Körvasútig – az ő terve alapján jelölték ki. Még a mostanság épülő részeket is eszerint alakítják, gondoljunk csak a nem olyan rég befejezett Hungária körútra, aminek szintén ő határozta meg a nyomvonalát egy évszázaddal korábban. Hasonlóan Szegedet is ő tervezte.

A két világháború közötti időszakból **Harrer Ferenc** nevét érdemes megemlíteni, aki a Közmunkatanács elnökeként aktívan is részt vett a város két háború közötti alakításában.

Nevéhez kötődik *Budapest Városfejlesztési Programja*, és az akkori általános városrendezés tervének elkészítése. Elsők között volt Nagy-Budapest gondolatának felvetői között és aktívan tevékenykedett a szükséges előfeltételek megteremtésében.

Mint politikus először *József nádor* fedezte fel Pest világvárossá fejlesztésének lehetőségeit. *Széchenyi István* az ország fővárosát látta az egyesítendő Buda-Pestben, melyhez többek között híd építését kezdeményezte. *Táncsics Mihály* gondolatai is mindig a város építését, fejlődését tartották szem előtt. *Andrássy Gyula* sugárutak, körutak építését szorgalmazta. *Podmaniczky Frigyes* a Közmunkatanács elnökeként szintén tevékenyen hozzájárult a fejlesztésekhez.

Vélekedések a városkörnyéki településekről

Csupán vélekedések, ugyanis a városkörnyék fejlődésének nem volt irányt szabó átgondolt tervezete, sem erre hivatott hatósága. Míg a főváros az elmúlt két évszázadban átfogó tervek alapján épült, a külvárosoknak és a távolabbi településeknek nem volt egymáshoz igazodó elképzelése. Csak egy példa: a külvárosokat összekötő haránt-irányú utakból, már nehezen lehetne egy törésmentes ívű körutat létrehozni. Tulajdonképpen csak 1938-tól sikerült a főváros Közmunkatanácsának valamiféle hatást kifejteni a környező önálló települések elképzeléseinek egymással és a várossal való összehangolására.

A fejlődés fő színtere a 20. század elején már a peremvárosoké, napjainkra pedig már a 20-30 km-re lévő településeké. Míg a század elején az ország távolabbi területeiről érkeztek a tömegek a nagyváros közelébe, napjainkban a nagyváros belsejéből menekülnek oda ki.

Az agglomerációs fejlődés a kezdeti időkben a vidéki, mezőgazdaságból megélni nem tudó tömegek városokba költözésével indult. Mivel azonban városhatáron kívül jóval olcsóbb volt a telekár, és jóval kevésbé voltak szabályozva mind a parcellázók, mind a telkekre építkező tulajdonosok, ezért a város határa előtt tudtak megtelepedni. A fővárosban minden egyes házépítés olyan komoly engedélyeztetéshez volt kötve, hogy szinte lehetetlen volt egy építkezésnek nekikezdeni. Ez a határvonal okozta különbség ma is megfigyelhető. A külvárosok szinte rátapadnak a régi Budapestre, míg annak szélein szinte már semmi sincs (pl.: Külső-Ferencváros és Pesterzsébet).

A szabályok hiánya miatt viszont gátlástalanul eladták a jövőbeli utak, központok helyeit. A telekspekuláció szívesen parcellázta a legrosszabb földeket, ahogy a belvizes helyeket is. Közműveket nem építettek, ez a feladat rámaradt a városvezetésre, vagy az államra. A helyi tanácsoknak pedig semmiféle jövedelme nem volt. Helyi vállalatok nem voltak, az emberek Pestre jártak dolgozni. A lakosság szintén nem tudta állni ezeket a költségeket, szegényebb rétegekről lévén szó.

A települések közti közigazgatási határok sem voltak racionálisak. A szomszédos települések nem voltak tekintettel egymásra a fejlődésüknél, egy település határain belül is

több sarokban épültek különálló telepek. Gyakran a levált telepek után különállóan ismét az anyaközség területe folytatódott, és így a legkülönfélébb abszurd helyzetek álltak elő. Majd csak a későbbiekben a Közmunkatanács járt el a beépíthető területek kijelölésénél úgy, hogy elősegítsék nagyobb racionális települési egységek létesülését.

Sokan már a huszadik század elején foglalkoztak az agglomeráció jelenségével, problémáival, és megoldásra váró feladataival. Véleményeikben kísérteties hasonlóságot fedezhetünk fel napjaink történéseivel.

A peremtelepülések növekedésével, alakulásával *Farczádi Lázár Jenő* foglalkozott behatóbban [11]. Ő gyűjtötte össze egy anyagba a Budapest környéki parcellázások tervrajzait és alkotott róluk véleményt. Hasonló témában tevékenykedett *Tattay Pál*, aki a beépítésre szánt területek kijelölésének elméletével foglalkozott [15].

A budapesti agglomeráció korai alakulásáról *Pirovits Aladár* tanulmányaiban [13, 14] ismerkedhetünk meg, aki a nagyváros környéki néptömörülések okain, problémáin dolgozott. Szemben foglalt állást olyan korábbi elméletekkel, melyek a népességgyarapodás fő okát a helyi kedvező földrajzi adottságoknak tulajdonították, és ipari vállalatok jelenlétét szükséges előfeltételnek tartották. Pirovits szerint ez legfeljebb utólag követi a népesség növekedését. Hangsúlyozza a városkörnyék rendezésének szükségességét, a közelség és közös érdekű feladatok megoldása végett. Véleménye szerint a spekulációs szándékú parcellázások a földbirtokosok haszonszerzése céljából történtek, sok esetben káros hatásúak. A természeti adottságnak nincs szerepe a telkek kijelölésénél, mivel csak házhelyekre van szükség. Így először a legrosszabb földeket parcellázzák fel. Az olcsó, városhoz közeli építési telkek kelendők, ahol a szegényebb rétegek hamar felépítik házaikat. Budapest közelsége az egyedüli vonzóerő.

Tattay Pál a *Beépítésre szánt területek Budapest környékén* című munkájában [15] kétféle terjeszkedésről ír: a nagyváros olajfoltszerű növekedéséről, mely mindent elnyel, illetve a környező települések sajátjáról, melyek eredetileg nagyobb távolságban vannak szétszórva, de hamar összeérnek. Budapest környékén főleg az utóbbit figyelhetjük meg. Ez ma is így van. A spekulációs folyamatok helyett ő is a tervszerű, rendezett fejlődés híve volt.

1938-tól a Közmunkatanács határozta meg a peremtelepüléseken beépíthető részeket. Alapelgondolás szerint épüljenek be azok a lyukak, melyek már semmi másra nem használhatók. Olyan helyeken építkezzenek, ahol a jövőben megoldható lesz a tömegközlekedés ésszerű kialakítása. Az ész nélküli területi terjeszkedés helyett felfelé terjeszkedésben is (sorházak, kisebb emeletes házak) és központfejlesztésekben gondolkoztak.

Művek a városépítés történetéről

Harrer Ferenc Budapest Városfejlesztési Programja [9] – könyv formájában – a város kialakulásának történetét, az adott kor problémáit, és a jövőbeli terveket is részletesen taglalja.

Külön fejezetekben foglalkozik a természetföldrajzi, gazdasági, építészeti, közlekedési, tényezők és lehetőségek ismertetésével. Munkáját az 1930-as években készítette.

Kismarty-Lechner Jenő Budapest városrendezési feladatairól szóló 1938-as tanulmányában [5], összegyűjtötte a város-rendezési terveit és mindhez, egy-egy oldalban leírást készített. Ez számunkra egy hasznos gyűjtemény, mert minden fontosabb építési eseményt ismertet és tervrajzokon szemléltet. Hátránya, hogy csak 1938-ig.

Budapest fejlődését legátfogóbban Preisich Gábor építész *Budapest városépítésének története [1-2]* című könyvéből ismerhetjük meg. Négykötetes munkája egészen Buda visszafoglalásától a rendszerváltásig foglalkozik a témával. Míg a korábban említett tanulmányokat íróik saját korukról készítették, addig ez a könyv utólagos rálátással tudja értékelni több évszázad eredményét. Számos téma szerint végigveszi az egész időszakot, mégis konkrét részleteket és érdekességeket is megismerhetünk belőle. A régi topográfiai térképek mellett a legnagyobb segítséget ez a mű nyújtotta munkámhoz.

3.

Városépítés és térképészet

A városépítés térképei

A következőkben megpróbálom végigvenni, milyen, – az én témámhoz kisebb-nagyobb részben kapcsolódó, – térképészeti alkotásokat találhatunk. Ezzel a témával elsősorban építészek, várostervezők foglalkoztak, nem pedig térképészek. Elmondható viszont, hogy mindannyiuk munkájának alapja a térkép volt és elgondolásaik ismertetéséhez – írásos publikációik mellett –, ugyancsak térkép készült. Szükségszerűen maguk is készítették őket, de komolyabb esetben szakemberre bízta a feladatot.

A városfejlődés hosszabb időszakát feldolgozó és nagyobb területet ábrázoló térképmű – mint amelyet én is készíték –, kevés készült, azok is csak vázlatosnak mondhatók. Gondoljunk például az iskolai történelmi atlaszok hátsó előzékéről jól ismert Budapest és környékének területi fejlődését bemutató térképekre. Kevésbé ismert, de az 1930-as és 70-es évek általános rendezési tervének készítésével kapcsolatban születtek beépítettség fejlődést ábrázoló térképsorozatok, melyek egyes térképei csupán sűrű és szórványos beépítést ábrázoltak.

Azonban egy-egy konkrét időszokról, egy-egy konkrét területről annál inkább találhatunk végtelen mennyiségű, egyszerű vagy akár kiváló térképet. Itt is elmondható, hogy a város központjától távolabb eső részokről egyre kevésbé készült bármiféle kartográfiai ábrázolás.

Milyen térképek kapcsolódnak bármi módon is a városfejlesztés témájához? Milyen módon csoportosíthatjuk őket ebből a szempontból? Először is szót kell ejteni a felhasznált alaptérképekről, majd az ezek átrajzolásával létrejött tervtérképekről, a már kialakult valóságot bemutató általánosabb jellegű és számos speciális folyamatot utólag elemző tematikus térképről.

A következőkben válogatásszerűen bemutatok egy-egy ilyen térképet, amelyek – kartográfiai megjelenésüket tekintve kevésbé, de – ábrázolt témájukat vizsgálva jóval érdekesebbek. Tervtérkép kapcsán ejtek néhány szót szerzőinek elgondolásáról is.

Alaptérképek

Helyi részletes tervezéshez kataszteri, nagyobb területek alakításához topográfiai térképeket használ fel a városfejlesztés. Egy példa ezek meglétének fontosságáról:

Harrer Ferenc: *Budapest városfejlesztési programja* (1933) „*A városfejlesztés előfeltételei*” című fejezetében említést tesz a térképészet szükségességéről. Röviden összefoglalva: A bizottság első feladatának az új felmérést tekinti, mivel a rendelkezésre álló elavult, és csupán területi adatokat tartalmaz, magasságiakat nem. Az utóbbi főképp a közműhálózat tervezéséhez szükséges. Előírást tesz a következő térképek készítésére: belsőségekre 1:720-as, külsőségekre 1:1440-es léptékben. Ezen alapokból készüljenek majd az előírt 1:2880-as szabályozási tervek. A különböző közművezetékek, útburkolat stb. tervezéséhez is külön-külön alaptérkép vezetését írja elő 1:5000-es méretarányban. Átfogó tervezési feladatokhoz pedig megfeleltek a Kogutowitz-féle 1:25000-es budapesti magántérképek és az 1:75000-es katonai szelvények.

Tervtérképek

Minden olyan rajzos tervet értek most ez alatt, mely megelőzi a valóságot. A kartográfiai gyakorlat hajlamos azt gondolni, hogy csak az a térkép, ami egy létező területet ábrázol. Legalább is egyéb fiktív elképzelésekkel – melyek kinézetet tekintve ugyanúgy térképek –, nem igazán foglalkozik.

Esetünkben elsősorban a rendezési tervekről van szó. Ez esetben nem a térkép „másolja le” az adott területet, hanem az adott területet alakítják ki a terv alapján. Ezeket a térképeket nem igazán tekintjük kartográfiai alkotásnak, legfeljebb tervrajzoknak, mivel megjelenésüket tekintve egyszerűek, igénytelenek. A kataszteri térképekhez hasonlóan csak fekete vonalakkal állnak. Sok esetben nem is készül külön tervtérkép, csupán a meglévő korábbi alaptérképre ráhúzzák a tervezett változtatásokat jelentő piros szabályozási vonalakat. Néhány nagyszabású tervpályázathoz viszont készültek kartográfiai tekintetben is igényes művek.

Egész városok, városkörnyékek átfogó tervezéséhez általános rendezési tervek készülnek. Ezekhez témák szerint külön változatokban, úgymint: területfelhasználási, építési övezeti, zöldterületi sémájú, forgalmi úthálózati, tömegközlekedési stb. Kisméretarányú, Budapestet háttérszerűen ábrázoló térképekre rávezetik a rendezés során változó és újonnan kialakítandó objektumokat. Az övezeti térképeken például jelölik az egyes építési övezetek területét, megszabva az adott területen építhető dolgok jellegét, illetve az újonnan beépítésre szánt területek jövőjét. A közlekedési témájúakon jelölik a jövőben építendő utakat, vasutakat.

Konkrét területekre részletes rendezési tervek, kisebb egységekre csak szabályozási tervek készülnek.

Példaként egy 1936-ban meghirdetett tervpályázatot hozok elő. A pályázat Budapest városközpontjának, a „Fórum”-nak kialakítására készült. Mint tudjuk számos terv készült esztétikusan kialakított térképpel, épületek, utcarészletek látványterveivel, sőt makettekkel, de a háború miatt egy se valósulhatott meg. Vagyis ez esetben tényleg csak terv térképekről beszélhetünk. A Fórum tervének a következők voltak az alapvető megoldandó kérdései:

Egy hatalmas főtér kialakítása a város szívében, melyet fontos középületek vennének körül, a Sugárút és a Lánchíd méltó összeköttetésének megteremtése, az új városháza építése, a Károly körút és a leendő Erzsébet sugárút torkolatának kialakítása, az Astoria (mint tér) kialakítása.

A Budapesti városközpont rendezésére beérkezett tervek közül az egyik említésre érdemes az *Weichinger Károly* és *Kertész K. Róbert* javaslata. Elképzeléseiket itt nem ismertetem, de az erről készített térképről megemlítendő, hogy rendkívül részletes és esztétikus, végül is versenyre készült. Méretaránya a másolatokról már nehezen megállapítható, de nagyságrendileg néhány ezres. Az egyes lakóépületek jelképeesebb, a középületek részletesebb kidolgozásúak. A térképen a különböző felületek: útburkolat, park, udvar szintén meg vannak különböztetve, a fasoroktól, a forgalmi irányokon át, a díszburkolatokig mindenre van jelölés.

„Valóság” térképek

Minden általános térképet értek ez alatt, mely a már kialakult állapotokat mutatja be, és a város fejlődésének megismerésében segít bennünket.

A változások hosszabb időszakát átfogó térképet, vagy térképsorozatot keveset lehet találni. Elengedhetetlen a különböző korokból egyedi térképeket összevetni. Vagyis maradnak a régebbi időpontokban készült térképek. A topográfiai térképeken kívül jó áttekintésül szolgál néhány kisebb méretarányú, de nem elnagyolt, pontos rajzolatú Budapest-környék térkép. A háború előtt ilyeneket *Kogutowitz Károly* készített. Ezeket legegyszerűbben a polgári iskolai atlaszokban találhatjuk meg.

Beépítettség fejlődést bemutató térképsorozatot tekintve példaként említem meg a – mindenki által jól ismert – középiskolai történelmi atlaszok hátsó előzékén található. Ezt kisebb alakítással a Kartográfiai Vállalat, illetve jogutódja minden történelmi témájú atlaszába behelyezte. Átszerkesztve megtalálhatjuk a Magyar Nagylexikonban és a Budapest Lexikonban [6] is. A térképsorozat mind időbeli, mind térbeli részletességét tekintve vázlatosnak mondható. Az átépítéseket nem, csak a területnövekedést mutatja, és nem nevesíti konkrétan az egyes építési eseményeket.

Összesen nyolc térképet tartalmaz, viszont a kőkorszaktól kezdődően. Kivágatban és méretarányban sem teljesen egységes, persze ennek megvannak az okai. Számomra az utolsó kettő érdekes, ez vethető nagyjából össze az én munkám időszakával. Az egyik Buda visszafoglalásától az egyesítésig, a másik az egyesítéstől 1956-ig terjed. Méretarányuk 1 : 400 000, kivágatukba csak éppen hogy beleér a város környéke. Típusukat tekintve genetikusan fejlődési térképek, vagyis az általam tervezett összefoglaló térképhez hasonlóak, mivel a különböző területek beépülési idejét különítik el színekre. A két térkép összesen 6 időegységet különít el. A Dunát, patakokat, főutakat, vasutakat, külön a HÉV-vonalakat, hidakat és a főváros határát jelölik a beépítettségen kívül. Van domborzatárnyékolás, ahogy ez az atlasz legtöbb térképére elmondható. Ábrázolják az erdőfelületeket is, az újabbon pontosan, de figyeljük meg, hogy a régebbin csak jelképes foltokként. Ugyanis míg a korabeli erdőket legfeljebb térképekről lehet ismerni, addig a településrészek történetét más dolgokból is vissza lehet következtetni. Én a saját térképeimen a nagyobb méretarány és pontosság mellett már nem vállalkoztam körülbelüli erdőfoltok ábrázolására.

Tematikus térképek

Különböző városfejlődéssel kapcsolatos jelenségek bemutatására. Nyilvánvalóan az elemzett korszak után készültek. A háború előtt *Heim Ernő* készített ilyeneket. Találkoztam beépítettség-jelleg és beépítettség-változás térképekkel. Fő módszerük a különböző felületi sraffozás. Találkoztam társadalmi tényezőket, foglalkoztatási helyzetet, iparágakat stb. városrészenként területre vonatkozó diagramokkal bemutató térképekkel, pontszórásos népességeloszlást bemutató térképekkel. Az utóbbihoz hasonlóan lakásépítést bemutató is készült. Rommá nyilvánított épületek elhelyezkedéséről is készült térkép, melyen a háború pusztításainak fő helyszíneit ismerhetjük meg. Ezen persze a pontok nem szórva, hanem pontszerű jelként helyhez kötve vannak.

Egy példa: *Budapest népsűrűségének változása 1920–41 között*. Ez egy népességszám-változást pontszórással megoldó térkép, melyen kerületek és statisztikai körzetek határait jelölik. Körzetenként pontszórással jelölik a lakosság számát. Egy pont megfelel 1000 főnek. A fekete pontok az 1920-as népességet, a pirosak a 20-as a zöldek a 30-as években betelepült új lakosok számát jelenti. Könnyen láthatjuk: ahol sok a színes pont ott telepedtek le sokan.

Egy helyen – konkrétan a Tabánban – népességsökkenés is volt, itt fekete ponttal jelölik, hogy az 1920-ban lévő népesség már nem létezik.

A legtöbb ilyen térképet tanulmányokhoz mellékelt ábraként készítették, és feltételezem, hogy sokukat kartográfiai módszerek ismerete nélkül, saját ötletekből merítették.

[Vissza a tartalomjegyzékhez](#)

II. Kartográfiai vonatkozások

1.

Felhasznált térképes alapanyagok

Geometriai alapanyag

A munkám geometriai, vetületi alapját a legújabb 1 : 50 000 -es katonai topográfiai térképszelvények adják. Transzverzális Merkátor-vetület, 34-es sáv. Az új térképek már UTM vetületi rendszerűek és WGS'84 alapfelületet használnak. A korábbiakhoz képest a látható különbséget a fokhálózat és így a szelvényhatárok kis csúszása jelenti. Az általam készített méretarányban ennek nincs látható jelentősége. A szelvények beszkenyelésével nyertem saját munkám alapját. Ennek generalizált átszerkesztésével készült a térképek 1 : 200 000-es léptékének megfelelő pontosságú rajzolata.

A területre vonatkozó szelvények szám szerint:

L34-2-B, L34-2-D, L34-3-A, L34-3-C, L34-3-D, L34-14-A, L34-14-B, L34-14-C, L34-14-D, L34-15-A, L34-15-B, L34-15-C, L34-15-D, L34-26-A, L34-26-B, L34-27-A, L34-27-B.

Tartalmi alapanyag

A munka során tartalmi alapanyagként a következő topográfiai térképművek tématerületre vonatkozó szelvényeit használtam fel, illetve tervezem felhasználni:

- I. katonai felmérés (érintett terület: 1783–84) 1 : 28 800-as szelvényei
- II. katonai felmérés (érintett terület: 1841–42 és főleg 1858–61) 1 : 28 800-as szelvényei
- III. katonai felmérés (érintett terület: 1872–83) 1 : 25 000-es szelvényei, illetve a későbbiekben levezetett és javított (érintett terület: 1911-13) 1 : 200 000-es szelvényei
- Sztereografikus térképek (két világháború között) 1 : 75 000-es szelvényei
- Gauss–Krüger újfelmérés (1953–59) 1 : 50 000-es szelvényei
- Gauss–Krüger helyesbítés (1964–67) 1 : 50 000-es szelvényei
- Gauss–Krüger felújítás (1984-től) 1 : 50 000-es szelvényei

A régebbi, 18–19. századi topográfiai térképek néhány év különbséggel megfelelnek az általam készített térképsorozat korszakhatárainak. Ez rendkívül szerencsés, mivel ez esetben ezek nyújtják az egyetlen támaszpontot a korabeli állapotok megismerésére. (Néhány év eltérést pedig a térképeim méretarányában amúgy sem tudnék kifejezni, főleg nem az ekkor még lassabban fejlődő városkörnyék falvainak esetében.)

A 20. században nem minden esetben ilyen szerencsés a helyzet. Viszont az egyes területek beépítési jellegének, építészeti stílusának, valamint az egyes építési korszakok jellemvonásainak ismeretével az ebből eredő problémák kiküszöbölhetőek. Egy adott településrész arculatának ismeretével következtethetünk annak építési idejére. (Egyszerű példával élve: egy panel lakótelepről anélkül is tudjuk mikor épült, hogy összehasonlítottuk volna a hatvanas és a nyolcvanas évek térképeit.) Ha csupán mai térképről ismerjük az adott településrészt ez esetben is a telkek hosszúsága, a tömbök zártsága, az utcahálózat vonalvezetése, sőt akár az utcák elnevezése is árulkodik annak építési idejéről. A különböző idejű topográfiai térképek áttekintése ez esetben is szükséges, mivel mindig érhet minket meglepetés, találhatunk kivételeket.

A mára átépített területek korábbi állapota viszont kizárólag korabeli térképekről ismerhető meg. A korabeli országutak, vízrajz elkészítésénél szintén csak rájuk támaszkodhatunk. Szerencsére ez utóbbiak a 20. században már kevésbé változtak. A fásoroknak köszönhetően az úthálózat már rögzült, így nem szükséges térképenként teljesen új úthálózatot készíteni. Hasonló a helyzet a szabályozott Duna-partvonallal is. Elegendő a kisebb igazításokkal járó változások sorra vétele.

Budapest területére a pontosítás céljából – a topográfiai térképeken kívül – időben és térben is részletesebb térképanyag áll rendelkezésünkre. Akár évre pontosan megtalálhatjuk a számunkra megfelelőt:

- Holló Szilva: Budapest régi térképeken [8]
- Preisich Gábor: Budapest városépítésének története c. könyv térképmellékletei [1]
- A századforduló idejéről: Homolka-térképek
- Két világháború között a M. Kir. Áll. Térképészet Budapest térképei
- II. világháború után: Kartográfiai Vállalat Budapest térképei

További segítséget nyújtanak a városkörnyék területére:

- Kogutowitz-féle polgári iskolai atlaszok Budapest és környéke térképei
- Kartográfiai Vállalat világtaszainak Budapest és környéke térképei

A legújabb állapotok aktualizálása szempontjából – melyben nagy elmaradás van egy gyorsan változó térség tekintetében, főleg a kisméretarányú térképek esetében –, a környező települések saját térképeit is figyelembe kellett vennem:

- Pest megye településeinek atlaszai
- Budapest és környéke városatlaszok

Néhány, a beépítettség jellegében kétséges területhez hasznos segítséget nyújtott légi- és űrfelvételek megtekintése:

- Budapest Ortofoto atlasza
- FÖMI – szabadon letölthető 2000-es légifelvételek
- Google Earth, melyben nagyfelbontású űrfelvételeket tölthetünk le

2.

Térképtervezés

A tématerület meghatározása

A tématerület Budapest mai értelemben vett környéke. Mondhatjuk a mai agglomeráció. Korábban, az 1970-es években csak a fővárost körülvevő első településgyűrűt tekintették az agglomeráció részének, napjainkban ennél jóval többet. Jelenleg már a távolabbi, második-harmadik településeken figyelhetünk meg agglomerációs folyamatokat.

Munkámban a fővárost és környékét mutatom be, szándékosan nem agglomerációt írtam a címben sem. Az agglomeráció területe, mint olyan, az idő során változott, és a jövőben is fog változni. Igaz, az általam vett városkörnyék nagyságrendileg egyezik a mai agglomerációval.

A városkörnyék területét nagyjából meghatározható sugarú körön belül képzelem el, persze logikusnak tűnő településcsoportokat nem elvágva. Az általam vett városkörnyék elképzelés időszakoktól függetlenül is megállja a helyét. Ehhez képest, ha a tényleges agglomerációs jegyekkel bíró területtel akarunk foglalkozni, akkor érdekes területet kapnánk. Akad néhány kisebb község a főváros közvetlen szomszédságában, ami elkerülte ezt a sorsot. Viszont néhány frekventált területen, jó közlekedési vonal mentén az agglomeráció kezd túlnyúlni az egyáltalán környéknek nevezhető területeken. (Például: a váci vasút okán a Dunakanyarba, az M3-as autópálya okán a Galga mentébe.) Ha ezekkel is foglalkoznánk, akkor lehetne akár az egész megye fejlődése a diplomamunkám tárgya. Megjegyzendő az is, hogy az északi részekkel ellentétben, az alföldi, Gyáltól délre eső területeken nemhogy agglomeráció, hanem szinte település sincs.

Hogyan is alakítottam ki a városkörnyéket, a térképem területét? Ésszerűnek tűnő településcsoportok alapján. Konkrétan benne vannak a váci vonal települései Vácig, de már nincs benne a Dunakanyar. Benne van Veresegyház környéke, de nincsenek benne a Cserhátalja apró falvai. Benne van Gödöllő környéke, de nincsenek rajta a Galga menti

települések. Benne van Ecser-Gyömrő-Mende-Maglód, de már nincs rajta a Tápió-vidék. A Ceglédi vonal települései Monorig. Néhány közelebb eső település a dél-pesti részen, úgymint Ócsa, Dunavarsány. Rajta van a térképen a Csepel-sziget felső, Szigetszentmiklósi településcsoportja, de a déli Ráckevei rész már nincsen. Hasonlóak az elvek a Budai oldalon, ahol a városkörnyék nagyjából a szűkre szabott Pest megyét jelenti. Vagyis Szentendre környéke együtt a teljes Szentendrei-szigettel, a Pilis- előtagú települések vidéke, a Zsámbéki-medence, Érd és Százhalombatta környéke. Belevettem néhány Fejér megyei települést is. Ahogy már az agglomeráció hatása is átlépte a megyehatárt, pl.: Etyek, Ercsi. Leginkább vitatható, de rákerült a térképre Martonvásár környéke is. Igaz, hogy ezt Érdtől egy hatalmas hézag választja el, de ha belegondolunk, semmivel sincs távolabb, mint mondjuk Zsámbék, Gödöllő, vagy Vác. Persze, azért a Velencei-tó már nem került bele munkámba.

Méretarány, kivágat, elrendezés

A térképek kivágatát a bemutatott terület szélein elhelyezkedő települések (északon Vác, keleten Monor, délen Délegyháza, nyugaton Zsámbék) alapján határoztam meg. Ez ésszerűen egy A3-as lapon 1 : 200 000-es méretarányban fér el. Ez a minimális méretarány, ami még lehetőséget ad az építkezések telepenkénti ismertetésére. Részletesebbet viszont nem vállaltam volna.

A kivágatot mindenképpen úgy kívántam kialakítani, hogy ne legyen szigettérkép, de a célterületen kívül minél kevesebb essen bele. (Minden négyzetcentiméter óriási munkát jelent!) Ezért a térképmező nem egyszerű téglalap. A két felső sarokban ferdén, kitakarás céljából belevág egy-egy más célú mező. Mindenképpen törekedtem legalább a szimmetriára. Az egyikkel a Dunakanyar és Esztergom, a másikkal a Galga és Cserhát, témámhoz nem tartozó vidékét sikerült eltávolítanom. A kivágat esztétikájának és a célterület minél szűkebb körbevételeének szempontjait együttesen figyelembe véve erre a megoldásra jutottam.

Szigettérképet semmiképpen nem akartam, mivel annak határa sok vitára adna okot. Ha egy hivatalos lehatárolást veszünk, az valószínűleg pár év elteltével úgymint megváltozik, értelmét veszti. Kivágatom nagyjából fedi a különböző lehatárolásokat, beleértve a saját elképzelésemet is, inkább nagyobb azoknál. Mintegy 100 település került rá a térképmezőre. Ez saját elképzelésemhez képest mindössze négyvel több. Monor túlságosan távol eső Monorierdei részét sajnálom, hogy lemaradt, de emiatt nem érte volna meg se a kerek arányszámon, se az A3-as méreten változtatni. Egy „szélesebb margóval” rendelkező kiadás esetén érdemes lenne kitörésként felvenni. Összességében a kivágat formájával elég jól lefedtem a célterületet.

A keret dupla, a külső keretvonal vastagabb és kifelé árnyékolást is kapott. Három település (Zsámbék, Mende, Kajászó) belterületének egy része kitörésként kilóg, de csak a két

keretvonal közötti részre. A lapon a térképmező mellett egy cím-, egy jelmagyarázati és egy további ismertetés céljára felhasználható mező kapott helyet.

Térképtípusok

Valamennyi térképtípus méretarányát, kivágatát és a lapok mezőelrendezését tekintve azonos. Tervezett munkám összesen 10 térképből áll. Nyolc, korszakok építkezéseit ábrázoló fejlődéstörténeti térképből, egy „összegző” genetikus fejlődési térképből, és egy „eredmény” általános földrajzi térképből.

Általános földrajzi

A fejlődéstörténet „eredményeként” kialakult állapotokat mutatja be. Fontosnak tartom, hogy pontos képet kapjunk a terület mai valós állapotáról, hogy egyáltalán legyen minék a részletes fejlődésével foglalkozni. A térkép a természetföldrajzi ismereteket is hasonló súllyal kívánja visszaadni. Méretarányához képest síkrajza részletes és pontos kidolgozású, névrajzát tekintve kevésbé részletes. Csupán a települések nevét és a legfontosabb természetföldrajzi elemek neveit tartalmazza. Pontos típusát tekintve topográfiai jellegű földrajzi térkép, nem a magasságokat, hanem a felszín fedettségét ábrázolja. A fedettség elkülönítését tekintve szintén egyszerű. Nem lehet beépítési, vagy erdőtípusokat elkülöníteni, de ez az egyszerűség áttekinthetőséget eredményez.

Az általános földrajzi térkép elsőként készült el és a továbbiak alapjául szolgál.

Fejlődéstörténeti

A történeti térképek korszakonként mutatják be a területi fejlődést, a városépítés történetét. Nem korábbi időpontok állapotát bemutató általános földrajzi térképekről van szó. Típusukat tekintve tematikus térképek. A meglévő környezet visszafogottabb ábrázolású és az adott kor építési eseményeit céltematikusan emeli ki. A háttértematika része a már korábban is létező földrajzi környezet egésze. A háttértérkép hasonlóan részletes kidolgozású, mint általános földrajzi társa, mivel szükség van a tájékozódásra, a céltematika objektumainak pontos behatárolására. Megjelenését tekintve viszont halványabb és szürkébb. A külterület pedig egységesen fehér maradt, függetlenül attól, hogy nyílt, vagy erdős vidékről van-e szó. A céltematika része az újonnan beépített, vagy átépített területek – alapvető beépítési típusonként elkülönített – kiemelése. A legfontosabb újonnan épült, esetleg megszüntetett közlekedési elemek úgymint, vasút, fontosabb utak, autópályák, hidak kiemelése. Néhány, korszakra jellemző új, kiemelkedő jelentőségű épület feltüntetése. Mindezen területeknek és egyéb objektumoknak pedig névvel való megjelölése.

A fejlődéstörténeti térképek sorozatából a két első és a két utolsó a gyakorlatban is elkészült.

Genetikus fejlődési

„Összegző”, mivel egyetlen térképen mutatja be a teljes időszakot. Típusát tekintve genetikus fejlődési térkép, szintén tematikus. Csupán a beépített terület időbeli növekedését mutatja be, különböző, a régebbitől az újabb felé világosodó színfelületek elkülönítésével, de nem emeli ki a korszak eseményeit, azok építési jellegét, nem nevesíti azokat. Nem foglalkozik terület átépítésekkel. Szintén nem foglalkozik pontszerű és vonalas objektumokkal.

A genetikus fejlődési térkép csupán jelkulcsában kidolgozott, megvalósításához szükséges lesz valamennyi fejlődéstörténeti térkép elkészítése.

Az általános földrajzi térkép jelkulcsa

Keretelemek, matematikai elemek

Dupla keretes, a külső keretvonal árnyékolt. A térképmező mellett egy cím-, egy jelmagyarázati, és egy ismertetés célú mező kapott helyet. A jelmagyarázati mezőben részletes magyarázat, mértékléc, méretarányszám található. A cím: Budapest és környéke napjainkban. A térképen földrajzi fókhalózat szerepel 10 percenkénti hálózati vonalakkal, és ehhez kapcsolódóan a két keretvonal között a foksámok. Bár ebben a méretarányban hajszálnyi eltérést jelent, WGS'84 ellipszoid szerinti fókhalózat látható.

Domborzatrajz

Szintvonalrajz nincsen, a domborzatot árnyékolás szemlélteti, mely ebben a méretarányban jobban kifejező. Egy olyan summert kívántam készíteni, ami egyrészt látványosan megkülönbözteti az Alföldet a hegyektől, másrészt jól kifejezi a domb és hegyvidékek fő vonulatainak gerincirányát. Ezáltal jobban érthetővé teszi az egyes települések fejlődési irányait is. A tematikus térképekhez képest jóval erősebb árnyékolást alkalmaztam. Messziről nézve is szemléletes és kifejezi a domborzati viszonyokat. Erőteljesen megjelenik a beépített területek felett is, így például Buda domborzati viszonyait is magunk elé képzelhetjük. További előnye, hogy elnyomja a sokféle hasonló vastagságú vonalas elem által kialakuló kaotikus képet és dominál helyette.

Az árnyékolás kézzel készült, pontosabban számítógépen egérrel. Szintvonal alapján többfokozatú átlátszó szürke foltok rajzolásáról van szó, érzésre az árnyékos domboldalakon.

Elméletileg ÉK-i ferde megvilágítású, de valamelyest felső megvilágítás is megfigyelhető. Az utóbbit főleg a laposabb hátaakra, síkvidéken mélyen futó patak völgyekre, törésekre próbáltam alkalmazni. Vagyis minden lejtős területen van némi árnyék, csak a DNy-in határozottabb. Számomra ez a módszer volt megoldható és talán annál jobb, mintha semmi se lenne.

Készítése kellemetlen feladat, felhasználása is két fő gyakorlati problémával jár. Egyrészt a számítógépes eszközök szinte képtelenek nagymennyiségű átlátszó, többszörösen egymásra és a síkra illesztendő felülettel dolgozni. Érdemes az árnyékolást külön állományból újból rányomtatni a térképlapra. Másrészt hosszadalmas feladat az árnyékolás megfelelő erősségének – azon belül a különböző árnyékfokokozatok erősségének – nyomtatásokkal való próbája. Akármilyen kicsi változtatás is borzalmas eredményre vezethet.

A térképen a jellegzetesebb magassági pontokat, vagyis a hegységek fontosabb csúcsait magassági értékkel együtt feltüntettem.

Síkrajz – Felszíni fedettség

Nem hipszometriát, hanem felszínfedettséget ábrázoló általános földrajzi térkép. Összesen négy felületkategória van. Ebben a méretarányban már nem érdemes apró részletekre, például néhány apró parkra egy halványabb színárnyalatot bevezetni. Nyílt területek (halvány sárga): szántó, puszta, rét, ide sorolva a szőlők is, a nagyobb üres területek, vasúti területek, repülőterek. Erdők (halvány zöld): mindenféle erdő, ide sorolva a gyümölcsösök is, a nagyobb városi parkok és temetők is. Beépített terület (narancs): bármilyen beépítettség beleértve az ipari, kereskedelmi területeket, üdülőterületeket is. Vízfelületek (kék): Duna és tavak.

Síkrajz – Vízfolyások

Méretarányuk megfelelően a nagyobb patakok, alföldi részen csatornák lettek feltüntetve. Értem ezen nagyjából azokat, amikben nyáron is van víz, és nevük is van. Szinte minden tó és Duna-sziget méretarány szerint még éppen kivitelezhető volt, bár generalizáltan: jelentősen egyszerűsítve. Egységesen minden vízfelület kontúrvonala és minden vízfolyás 0,15 mm vastagságú. Szélesebb nem, mert ezt egy nagyobb patak se indokolja. A forrásoknál kezdődő rövid szakaszt sem volt érdemes vékonyabb vonallal ábrázolni.

Síkrajz – Határok

Nem kiemelt témája a közigazgatás, ezért nem feltűnően, de szerepelnek a településhatárok. Erre a távolabb eső településrészek hovatartozása végett van szükség. Hogy ne legyen se zavaró, se kaotikus a sok vonalas elem, mégis lehessen követni, ezért egy halványabb rózsaszín, de vastag vonaltípus mellett döntöttem. Megye- és Budapest határ

esetében folyamatos, községhatár esetében egytagú szaggatott. Kerülethatár nincs, az már sok lenne és csak erőteljesebb vonaltípus mellett lenne látható.

Síkrajz – Közlekedési elemek

Az utak esetében a következők a kategóriák:

- Autópálya: háromvonalas ábrázolásban, mindegy, hogy teljes értékű-e (leállósáv, elválasztó sáv van-e), minden ide lett sorolva.
- Főút: 1. és 2. rendű főutak, Budapesten sugárutak, körutak. Ábrázolása szélesebb kétvonalas útként.
- Országút: Fontosabb összekötő és egyéb országutak, Budapesten minden egyéb út. Ábrázolása keskenyebb kétvonalas útként.
- Gyűjtőút: Minden egyéb kiépített műút külterületen, településeken legfőbb gyűjtőutak Budapesten majdnem az egész feltüntetett utcahálózat ilyen. Ábrázolása vastagabb egyvonalas út.
- Fontosabb utcák: Településeket összekötő valaha országútnak számító földutak, vagy fontosabb külterületi telepekre vezető földutak. Településeken fontosabb utcák. Ábrázolása vékonyabb egyvonalas út.

Teljes utcahálózat méretarányból kifolyólag nincs. Nagyjából minden ötödik utca van feltüntetve. Míg a fővárost kirajzoló utcahálózatot főképp a gyűjtőutak adják, addig a városkörnyéki településeket a vékonyabb vonallal ábrázolt fontosabb utcák. Míg a fővárosban sűrűn kétvonalas utakat találunk, addig a környező településeken legfeljebb az átmenő főút ilyen. Egy térképlapon általában azonos sűrűségű úthálózatot szoktak feltüntetni mind a frekvenciát, mind a félreesőbb területeken. Kategorizálásomnál mégis próbáltam arra törekedni, hogy ne legyenek aránytalanul többsávós városi utak falusi földutas utcákkal azonos rangba sorolva. Ugyanolyan sűrű hálózatra van lehetőség a belvárosban is, mint a távolabbi falvakban, viszont az utak jelentősége is látszik.

Épülő és tervezett utak hasonló jellegűek, csak szaggatottak és nincs belső kitöltésük. Az M2-es autópálya (2/A) csak egyik oldalt szaggatott, mivel az egyik fele megépülve országútként funkcionál.

A vasút kategóriái a következők:

- Fontosabb vasúti fővonal
- Egyéb vasúti fővonal, mellékvonal; HÉV-vonal
- Gyűjtő iparvágány, keskeny nyomközű vasút

Három különböző vastagságú 100%-os fekete vonal. Elég hangsúlyosan látszik, de a városkörnyék szempontjából fontos is a szerepe.

Metróvonalak: Ha már a nagyvasutak jelölve vannak, akkor ezen logika szerint a metró is. A fő gond az, hogy pont a város szerkezetét jelentő főutakat takarná ki. Ezért egy olyan kettős szaggatott fekete vonalat terveztem, ami azonos szélességű a főút kategória kétvonalas

útjának szürke vonalaival. Így amelyik út alatt metró jár, annak a szegélyei kapnak egy szaggatott fekete kiemelést. A villamoshálózat ábrázolására a méretarány miatt nincs lehetőség. Hasonló elv alapján a földalattit, a fogaskerekűt, és a siklót se keressük a térképen.

Közművezetékek nincsenek.

Névrajz

Csak településnevek vannak feltüntetve, településrész-nevek a méretarány miatt nem. (Ezeket amúgy is tételesen végigveszik a fejlődési térképek.) Viszont fel lettek véve – a szokásoknak megfelelően dőlt betűvel –, a külterületi településrészek közül a nagyobb történelmi hagyománnyal rendelkező puszták, majorok (pl.: Alagimajor) nevei, a nagyobb, előbb-utóbb önálló községgé válók (pl.: Csörög, Domonyvölgy, Dunanagyvarsány, Remeteszlós) nevei. A két tagból egyesült települések eredeti tagjai (pl.: Órbottyán = Órszentmiklós + Vácbotyán.) Budapesten sincsenek a városrészek nevei, viszont a külvárosok nevei hasonló elven rajta vannak. Kurrens-verzál írásmóddal megkülönböztetve a városok és a községek. Dőlt betűvel a nem önálló külterületi lakott helyek nevei. Ez esetben a puszták, telepek kurrens – függetlenül attól, hogy városhoz vagy községhez tartoznak –, a külvárosok pedig verzál írásmódúak.

Víznevek közül a Duna, néhány nagyobb patak és tó neve szerepel.

A domborzati nevek hegység-dombság és síkság elkülönítésben. Nem részletesen, csak a nagyobb tájegységnevek. Történelmi földrajzi és dűlőnevek nincsenek.

Néhány piktogram: hegycsúcsjel névvel és magassági értékkel, illetve várfal, Duna hidak. Szébb a rajzolatuk, ha külön ki vannak emelve, nem csak átfut az út a víz felett.

A fejlődéstörténelmi térképek jelkulcsa

Keretelemek, matematikai elemek

Keretelrendezés azonos az általános földrajzi térképével. Itt az ismertető célú mezőben nevezetes építmények jegyzékét, névrajzi rövidítésjegyzékét, esetleg Budapest sűrűbb területein számozással jelölt településrészeket nevesítő listát találhatunk. Mértékléc, méretarány, földrajzi fókusz és fókuszszámok a sorozat tematikus térképei esetében nem szerepelnek.

Domborzatrajz

A domborzatot az árnyékolás szemlélteti. Az általános térképhez képest a summer jóval visszafogottabb. Különben az amúgy is szürkés beépítettség egybemosódna. Csak a nem beépített területeken látszik, mivel rétegszerkezetileg legalulra lett helyezve. Mivel nem túl

erős a beépített területeken úgyse lenne kifejező, csak zavarná a céltematikát. A domborzatárnyékolás alapvetően a síkvidéki és a dombos-hegyes területek szemléltetésére alkalmas, részletes domborzati ismeretek bemutatására nem.

Síkrajz – Felszíni fedettség

Mivel az erdőfoltok változását kb. 25 évenként nem tudnám pontosan visszaadni, legfeljebb elnagyolva vagy csalásokkal, ezért úgy döntöttem jobb, ha nem teszem. A külterületek leegyszerűsítése segíti a céltematika jobb kiemelkedését is. Így a fedettség alapvetően két kategóriára oszlik: nem beépített és beépített területekre. A nem beépített területek színe maradt a fehér papír. A beépítetté szürke, enyhén barnás. Elég sötét ahhoz, hogy látszódjon, mégis elég visszafogott ahhoz, hogy háttérben maradjon. Szintén a nem beépített terület kategóriába soroltam a nagyobb közparkokat, sporttelepek, temetőket, pályaudvarokat, kikötőket, repülőtereket. A vízfelületeket a megszokottnál halványabb, szürkés késsel jelöltem, hogy ne emelkedjen ki a háttérből.

Mindez eddigi, a háttértematika része volt, a céltematikához az újonnan épülő területek tartoznak. Ezeket az adott korszak építési típusai szerint néhány csoportra bontva (pl.: lakótelep, kertváros, gyártelep...) különítettem el. Ezek a csoportok korszakonként eltérnek. Számukra a háttérből kiemelkedő élénk színelületeket alkalmaztam: vörös, narancssárga, barna, magenta, lila, zöld. Lehetőleg a vörös, a narancs, a barna és a magenta – az adott korszakban divatos lakóövezeti, a lila – az ipari övezeti építkezéseket jelöli, a zöld a parkokat, temetőket. Teljesen következetesen nem lehet az összes létező kategóriához saját színt rendelni, mert túl sokféle lenne. Féltő, nem mindegyik szín emelkedne ki úgy a háttérből, ahogy az egy céltematikus objektum számára elvárható lenne, vagy egymástól sem különülnének el látványosan. A már korábban beépült, de – akár telkenként hosszabb idő alatt, akár egyszerre szanálással – átépített területek jelölését, ugyanazon építési kategória színével, de annak sraffozásával oldottam meg. Az építési típusok felületeinek konkrét színbeosztása minden térkép jelmagyarázatában külön szerepel.

Síkrajz – Vízfolyások

Az általános térképhez hasonló, de halványabb, szürkésebb késsel. A munka során figyelemmel kellett lenni a Duna partvonal-alakításaira, szigeteinek változására, mesterséges tavak és csatornák épülésére. Nyilván teljes tökéletességgel nem sikerülhetett ez a feladat. Mivel a vízrajzi változások nem témája munkámnak, ezért ezek külön kiemelve nincsenek.

Síkrajz – Határok

Inkább a városépítési folyamatokat, kevésbé a közigazgatás változását kívánom bemutatni. Nem kiemelten, de a településhatár-változások is leolvashatók. Számos településtől különálló, távolabb eső településrész hovatartozása esetében szükségesek a határok. Az általános földrajzi térképhez hasonlóan maradt a vastag, halványrózsaszín, megye esetében folyamatos, település esetében szaggatott vonaltípus. A korai időszakok térképein a bizonytalanság okán csak vármegye- és városhatárok szerepelnek. Történeti jelentőségük miatt szükségesnek tartottam városfalak, árvízvédelmi gátak, árokvonalak stb. ábrázolását.

Síkrajz – Közlekedési elemek

A háttértematika részét jelentő közlekedési elemek jelkulcsilag teljes mértékben megegyeznek a korábbiakban, az általános földrajzi térkép esetében leírtakkal. Az út és utcahálózat korszakonként automatikusan épül az új telepekkel együtt, ezt külön nem emeltem ki. Néhány városszerkezetet és a fejlődési folyamatokat alapvetően meghatározó közlekedési elem létrehozása viszont céltematikaként lett kiemelve és nevesítve. Ilyenek a jelentős városalakítás eredményeképpen létrejött utak, mint például a Nagykörút, vagy napjainkban az autópályák. Ilyenek az újonnan épült vasutak, metróvonalak. Ezen utak, vasutak szürke vagy fekete vonalait pirossal helyettesítettem, minden más tulajdonságuk megegyező maradt. A vasutak esetében a felszámolás is szóba kerül, ennek jelölésére a piros x-ekkel való áthúzást választottam.

Névrajz

A háttértematika részeként a településnevek, hasonló elvekkkel, mint az általános térkép esetében, de halványabb szürke színnel szerepelnek. A nevek mindig a korszak településeinek, azok elnevezéseinek és akkori helyesírásuknak megfelelően. Természetföldrajzi nevek egyáltalán nem szerepelnek. Pontszerű jelek a háttér részeként: néhány hegycsúcs, meglévő Duna-hidak.

A céltematika részeként az újonnan épült telepek nevei szerepelnek feketével. Ez olvasható a legjobban és el is válik a többi szürke névtől. (A korai időszakban, mikor még csak az „öregfalu” részek bővültek, nem tudunk telepneveket felsorolni. Ez esetben ismét maguk a településnevek szerepelnek feketével a céltematika részeként.) A közigazgatási változásokat: korszakban alakult elvált vagy egyesült új települések neveit piros aláhúzással jelöltem meg. A telepnevekhez hasonló típusú fekete számozással jelöltem meg a nevezetes új építményeket, épületeket, mint például az Országházat, vagy a Népstadiont. Ezeket a nevezetességjegyzékben nevesítettem. Hely szűkében a belső városrészek esetében is előfordulhat számozás.

A céltematikához pirossal kiemelt piktogramok is tartoznak. Elszórt pontokkal jelölöm a szórványos, de jelentős építkezéseket (pl.: tömbrehabilitáció). X-ekkel a lerombolt építményeket, hasonlóan a megszüntetett vasútvonalakhoz. Pirossal emelem ki az új Dunahidakat.

A genetikus fejlődési térkép jelkulcsa

Keretelemek, matematikai elemek, domborzatrajz tekintetében teljes mértékben megegyezne a fejlődéstörténeti térképek jelkulcsával.

Síkrajz tekintetében a felszíni fedettségben találnánk a fő eltérést. A külterületen nyílt és erdős terület elkülönítést alkalmaznék a mai állapotok szerint. A beépített területek beépülésük ideje szerint elkülönítve jelennének meg. Összesen kilenc fokozatban, melyek megegyeznének az eredeti állapot és a nyolc fejlődési időszak eredményével. A lépcsőfokokat egy szín sötét változata és egy másik szín halvány változata közötti skálán nyert színárnyalatokkal ábrázolnám. A legrégebben beépült területek sötétpirosak, míg a legújabbak halványsárgák lennének. Az ábrázolás átépült területek esetével nem foglalkozna, adott terület legelső beépülésének idejét mutatná. A vízrajz, a közigazgatási határok és a közlekedési elemek jelkulcsilag szintén megegyeznének a fejlődéstörténeti térképekével. Állapotukat tekintve a legújabb, mai helyzetet ábrázolnák.

A névrajz jelkulcsilag és tartalmilag megegyezne az általános földrajzi térképével, azzal a különbséggel, hogy természetföldrajzi nevek, úgymint: hegy-domb, síkság, tető, vízfolyás nem szereplnének rajta.

Jelkulcs kivonat

A jelkulcs elsősorban irányadó. Adott nyomtatóhoz való alkalmazkodás során előfordulhat vonalvastagság, esetleg színárnyalatbeli változtatás. Feltételezem, hogy a későbbi munkák során igény merülhet fel újabb piktogramok bevezetésére.

Mivel a nyomtatás nem színre bontva készül ezért „overprint állításokkal” a jelkulcsban nem foglalkozok. Valamennyi felsőbb réteg objektuma kifedi az alá eső rétegeket és színeik nem nyomódnak egymásra.

Rövidítések a jelkulcsban:

Különböző elemek adatai: „f” felületkitöltés adatai, „v” vonalas elem, felület kontúrjának adatai. Többvonalas utak esetében: „a” út teljes szélessége, „v” a két szegélyvonal adatai, „kpv” középvezeték adatai, „kit” kitöltés színe.

Adatok a következő sorrendben: Vastagság mm, szín CMYK% zárójelben.

100% esetében csak a szín betűjele van megadva, (0) = fehér.

Névrajzi adatok: Betűtípus („tnr” = Times New Roman, „arl” = Arial), keskeny (n), méret (p), félkövér (f), dőlt (d), aláhúzott (a), verzál (V), elforgatott (f), szórt (sz), ívelt (i), szín (CMYK%). A normál eset (normál, álló, kurrens...) nincs külön feltüntetve.

Egyéb rövidítés: srf = sraffozás, sz = egytagú szaggatott vonal, d = átmérő, ua = értelemszerűen ugyanaz.

** További magyarázatra szoruló jelek:*

Sraffozás: 45°-os vonalkázás, a vonalak vastagsága és a közöttük lévő távolság: 0,25 mm. A vonalkázás színe megegyezik a hasonló típusú felületkitöltés színével.

Településhatár-szaggatás: Szakasz = 1,5 mm / megszakítás = 0,9 mm.

Épülő utak: (Melyek építése a két napjainkat ábrázoló térképen folyamatban van.) Adott úttípussal megegyezők, de vonalaik szaggatottak. A szakasz és szakaszköz hosszak az út teljes szélességével megegyezők.

Metró-szaggatás: Két párhuzamos szaggatott vonal. Szakasz = 1,2 mm / megszakítás = 1,8 mm. Kanyarban a hosszak ettől eltérnek, mivel a két vonal szakaszainak párban kell haladniuk.

Times New Roman betűtípus esetében az „n” 82%-os hosszanti összenyomást jelent.

Pusztá, major stb.: pontszerű jelként 1 * 1 mm-es négyzet irányában elforgatva.

Hegycsúcs: 1 mm magas és 1,2 mm széles háromszög.

Híd: Hosszát a folyó, szélességét az áthaladó út kitöltése adja. A híd lába 0,5 mm hosszú, iránya 110°-os szöget zár a híd testével.

Autópálya csomópont: d = 0,9 mm; vonalvastagság 0,2 mm.

Várfal: Négyzetei 0,4 * 0,6 mm, 1 mm-enként.

Árok: 1 mm hosszú szakaszok, 1 mm-enként, valamennyi egy nem látható vonal irányára merőlegesen áll, minden második fél mm-rel attól eltolva.

Gát: 1 mm hosszú szakaszok, 1 mm-enként, a gát vonalára merőlegesen

Megszüntetés: 1,5 mm-es négyzetbe írható X-ek, vonalas elemnél elforgatva 4mm-enként

Szórványos építés: Elszórt pontok, d = 0,75 mm.

JELKULCS	Általános földrajzi	Fejlesztéstörténeti	Genetikus fejlődési
Keretelemek: Külső keret Belső keret Fokhálózat Fokszám 19°10'	v 0,4 (K) v 0,25 (K) v 0,12 (C 20M) arl 6p (K)	v 0,4 (K) v 0,25 (K)	v 0,4 (K) v 0,25 (K)
Felületi elemek: Nem beépített Vízfelület Nyílt terület Erdő, park Beépített terület Új / átépített 1 Új / átépített 2 Új / átépített 3 Új / átépített 4 Új / átépített 5 Új zöldterület	f (40C) v 0,15 (C 20M) f (5Y) f (12C 40Y) f (40M 80Y)	f (0) f (5C 5K) v 0,15 (50C 20K) f (10M 10Y 20K) f (M Y); srf* f (50M Y); srf f (50M Y 50K); srf f (20C M 20K); srf f (40C 40M); srf f (40C Y)	f (0) f (5C 5K) v 0,15(50C 20K) f (M Y 70K) f (M Y 40K) f (M Y 20K) f (M Y) f (70M Y) f (40M Y) f (15M Y) f (5M 80Y) f (50Y)
Vonalas elemek: Patak Megyehatár Községhatár Autópálya* Főút Országút Gyűjtőút Fontos utca Épülő utak	v 0,15 (C 20M) v 0,5 (40M 20K) v 0,5 sz* (40M 20K) a 1 v 0,25 (60K) kpv 0,15 (40K) a 0,8 v 0,25 (60K) a 0,5 v 0,15 (60K) v 0,22 (60K) v 0,15 (60K) ua sz* (60K)	v 0,15 (50C 20K) v 0,5 (20M 10K) v 0,5 sz (20M 10K) a 1 v 0,25 (60K) kpv 0,15 (60K) a 0,8 v 0,25 (60K) a 0,5 v 0,15 (60K) v 0,22 (60K) v 0,15 (60K) ua sz (M Y)	v 0,15 (50C 10M 20K) v 0,5 (20M 10K) v 0,5 sz (20M 10K) a 1 v 0,25 (60K) kpv 0,15 (60K) a 0,8 v 0,25 (60K) a 0,5 v 0,15 (60K) v 0,22 (60K) v 0,15 (60K)

/Jelkulcs folytatás/	Általános földrajzi	Fejlődéstörténeti	Genetikus fejlődési
<p>Vasútvonal1 Vasútvonal2 Iparvágány Metró Új utak Új vasutak</p>	<p>v 0,3 (K) v 0,22 (K) v 0,15 (K) a 0,7 v 0,15 sz* (K)</p>	<p>v 0,3 (K) v 0,22 (K) v 0,15 (K) a 0,7 v 0,15 sz (K) ua (M Y) ua (M Y)</p>	<p>v 0,3 (K) v 0,22 (K) v 0,15 (K) a 0,7 v 0,15sz (K)</p>
<p>Nevek: Város Község Külváros Pusztta, majior Új település Új telep Új építmény Nevezetesség Duna Patak Hegység Síkság Magassági pont</p>	<p>DUNAKESZI Mogyoróid RÁKOSPÁLOTA Állagmájior Duna Pataki Pili s Csépe l - s z. Magas 96</p> <p>tmr n* 8-9p b V (K) tmr n 7-8p b (K) tmr n 7-8p d V (K) tmr n 6p d (K) arl n 7p d f (C20 M) arl n 5p d f (C20 M) tmr 8-12p b i sz (K) tmr 8-12p d i sz (K) arl n 5p b (K)</p>	<p>DUNAKESZI Mogyoróid RÁKOSPÁLOTA Állagmájior Erdőkertes Kislag Hungaroring 14</p> <p>tmr n 7-8p b V (70K) tmr n 7p b (70K) tmr n 5-7p d V (70K) tmr n 5p d (70K) ua (K); v 0,15 (M Y) arl n 6p b (K) arl n 5p b d (K) arl n 5p b (K)</p>	<p>DUNAKESZI Mogyoróid RÁKOSPÁLOTA Állagmájior</p> <p>tmr n 7-8p b V (K) tmr n 7p b (K) tmr n 6-7p d V (K) tmr n 5p d (K)</p>
<p>Piktogramok:* Pusztta, majior Új pusztta, majior Hegycsúcs Híd Új híd Várfal Árok Új Gát Szórvány építés Meggzüntetés</p>	<p>f (40M 80Y) f (K) v 0,2 (K) v 0,2 (K) f (K)</p>	<p>f (10M 10Y 20K) f (40M 80Y) v 0,2 (K) v 0,2 (M Y) v 0,2 (K) f (K) v 0,15 (K) v 0,15 (M Y) d = 0,75 f (M Y) v 0,2 (M Y)</p>	<p>f (ua lépcsősen) v 0,2 (K) v 0,2 (K) f (K)</p>

3.

Térképkészítés

A térképek szerkesztése

A munkám CorelDraw9 vektoros rajzolóprogramban készült. Magyarázata egyszerű: nagymennyiségű rajzoló feladatot leggyorsabban, legkevesebb kötöttséggel egy számomra jól ismert, általános célú rajzolóprogramban tudok elvégezni.

A munkát a nagy mennyiségű topográfiai térkép beszkenelésével kezdtem. A beszkenelt darabokat összeillesztéskor, a feltüntetett km-hálózat alapján, négyzetháló segítségével torzításmentesítettem. Vagyis a szkennelés során keletkezett pontatlanságokat, nyújtással-forgatással hoztam helyre.

A topográfiai térképek célirányos átrajzolásával, saját elgondolás szerinti generalizálásával jött létre saját alaptérképem, az általános földrajzi. Készítés közben más térképek alapján korrigálva hoztam létre sajátomat. Erre főleg a topográfiai térképek bizonyos részeinek időbeli elmaradása miatt volt szükség. A kiindulási térkép méretaránya négyszer nagyobb volt annál, amit én készítettem. Ennek fő oka a hiteles utcahálózat készítése. Míg az 50 ezres topográfiai térképek, időbeli elmaradásoktól eltekintve, kiváló térképek, a 200 ezreseket viszont, elnagyoltnak tartom. (Másképp a munkám készítésekor arra is gondoltam, hogy a keletkezett vektoros anyag a későbbiekben nagyobb méretarányú térképek készítésére is alkalmas legyen.)

Az általános földrajzi térkép elkészülte után, annak elemeit átalakítottam a fejlődéstörténeti jelkulcsnak megfelelően, és visszamenőleges időrendben kezdtem a fejlődési térképsorozatot készíteni. A módszer lényege a következő: kiemelem az új településrészeket, utakat. A következő, eggyel korábbi térkép esetében törölöm azokat, majd ismét kiemelem az akkor új részeket és folytatom így tovább. Elkezdtem a térképsorozatot az időszak elejéről, fordított módszerrel, építkező jelleggel is készíteni. A lényeg, hogy a különböző időszakok beépítését jelölő felületeknek végül egy egészet kell kiadniuk, megfelelő pontossággal kell összeérniük. Míg az ebből adódó hibák külön az egyes fejlődési térképeken nem látszanának, addig a genetikus térképen szembeűnő problémát jelentenének. Nem szabad a különböző idejű térképek felületeinek generalizálását egymástól függetlenül végezni. Az egyes korszakok állapotát településenként, a régi térképekről nézve rajzolom át a lehető legnagyobb pontossággal. Az új településrészek körbehárolását az elkészített utcahálózat segíti.

A munka során mindig figyelemmel kell lenni az adott kor közlekedési hálózatára, vízrajzára. Ellenőrizni kell a szigetek, tavak, csatornák meglétét. Ezen objektumok – a beépített területekkel ellentétben – kevésbé „épülő” jelleggel növekszenek, sokkal inkább változnak, átalakulnak. Így minden térkép saját vízrajzzal és közlekedési hálózattal rendelkezik, melynek állapota az adott korszak végső időpontjának felel meg.

Összegzésül a genetikai fejlődési térképet, a már meglévő vektoros állományok rétegeinek megfelelő összeállításával és átszínezésével lehet előállítani. Persze a valóság nem ilyen egyszerű, ugyanis rendkívül nagy és bonyolult állományokról van szó, melyekben csak megfelelő rendszerezettség mellett lehet egyáltalán eligazodni. Természetesen maga a rajzolás is hónapok munkája.

Nyomtatás, kötészet

A térképek kivágatának és méretarányának tervezésénél gondoltam arra is, hogy egyszer racionális formában kinyomtatható legyen. Mindvégig próbáltam a művet, és így a kidolgozottság lehetőségeit is, az A3-as méret keretei közé szorítani. (Az általános földrajzi térképet érdemes lenne 150, vagy akár 140 ezresben, A2-es formában, részletesebb névrajzzal is kinyomtatni. A kidolgozottság részletessége ezt bőven megengedné.) Az A3-as méret nagy előnye, hogy ki lehet egy irodai, iskolai nyomtatón is nyomtatni. A mellékelt térképek A3-as tintasugaras nyomtatón készültek.

Az elkészült sorozatot kötészet szempontjából – kisebb átalakítások mellett –, akár laponként félbehajtva, egy irkafűzésű atlasz részeként is el tudnám képzelni. Mint diplomamunka, jelen formájában laponként külön áll.

[Vissza a tartalomjegyzékhez](#)

III.

Budapest és környékének városépítés-története

1.

A városépítés alapjai

A beépítés típusai

Érdeemes röviden tisztázni, hogy a következőkben használt beépítési elnevezések alatt mit is értek.

A beépített környezetet alapvetően lakó és speciális funkciójú területekre oszthatjuk. A lakóterületek típusokra bontásakor három szempontot érdemes figyelni: magasság, zártság, kertesség. Magasság alapján „kis-”: földszintes legfeljebb egyemeletes, és „nagy-”: többemeletes előtagot helyeztem a típusnévbe. Zártság alapján, ha zárt tömbbeépítésű, akkor „városi” jelzőt kapott. A szabadon álló épületek állhatnak bekerített kertekben, azonban lehetnek közterületen is, mint a lakótelepek esetében. Budapesten és környékén a következő lakóterületi beépítések fordulnak elő:

Nagyvárosi: zárt és nagy magasságú, pl.: Lipótváros

Kisvárosi: zárt és kis magasságú, pl.: Vác-Belváros

Nagylakótelepi: szabadon álló és nagy magasságú, pl.: Újpalota

Kislakótelepi: szabadon álló és kis magasságú, pl.: Pestújhelyi MÁV-telep

Villaterületi: szabadon álló, kertes, de magas, többlakásos társasházak, pl.: Istvánmező

Külvárosias: zárt udvaros, utcavonalra épített, szabadon álló családi házas, pl.:
Istvántelek

Falusi-Kertvárosi: szabadon álló, kertes, családi házas, pl.: Rákospalota-Kertváros

Üdülőterületi: szabadon álló, kertes, nyaralóházak, pl.: Surány

Zártkerti: üres kertek, kertekalja, kertekalja-üdülők vegyes, tanyasorok, pl.: Homokdűlő

Nagyvárosi-ipari vegyes pl.: Lóportárdűlő

Kisvárosi-ipari vegyes pl.: Kőbánya nagy része

Speciális funkciójú beépítések:

Telephelyi iparterületi: alacsony magasságú kisüzemek, raktártelepek, telephelyek (tüzép, fatelep, vasudvar), pl.: legtöbb falu végén, országút mellett, elnevezve nincsenek

Gyári iparterületi: nagy magasságú, nagyüzemi gyárterület pl.: Gubacsidűlő

Gazdasági és egyéb telepi: általában külterületen, termelőszövetkezetek, állattartó telepek, közműtelepek, transzformátortelepek, laktanyák... pl.: Dunamenti Tsz

Kereskedelmi területi: bevásárlóközpont-területek, pl.: Budapest Shopping Center

Közlekedési területi: pályaudvarok, kikötők, pl.: Szabadkikötő

Közintézmény-területi: oktatási, kulturális, igazgatási, sport campusok, pl.:
Egyetemváros

Városi zöldterületi: közparkok, temetők, sportpályák, arborétumok, pl.: Városliget

A fő beépítési típusokon belül számos részletbeli eltérés lehet. Például a nagyvárosi, mint zárt tömbbeépítésű típus lehet keretes (csak tömbszegély-beépítésű), csatlakozó udvaros, vagy akár telkenként körülépített udvaros. Előfordul, hogy a zárt tömböt pár méter széles előkertek övezik kerítéssel. A nagylakótelepeket például 4 és 10 emeletes típusokra lehetne tovább bontani. A legtöbb változat a kertvárosban különíthető el. Hosszú parasztházak udvaroktól a széles, házat körülvevő kertekig. Napjaink újtelepei, lakóparkjai is határozottan elválnak a megszokott falusi arculattól. Elszórtan ugyan előfordulnak összeépített ikerházak, egyre divatosabbak a sorházak, bár külön ilyen beépítésű területet még nem érdemes elkülöníteni.

Térképeimen nem különítettem el ennyi típust (pl.: az épülő telephelyi, gyári, gazdasági, kereskedelmi területek is egyszerűen iparterületként szerepelnek). De ezek az egyes térképek jelmagyarázatában ismertetésre kerülnek.

Városszerkezet saját megközelítésben

A közigazgatás sok esetben kevésbé van összefüggésben településszerkezeti egységekkel, sem a város, sem a környező települések esetében. Részben értelmetlenné vált hagyományokat, részben erőltetett változtatásokat, részben helyi viszályok és pénzügyi megfontolások eredményeit tükrözi. Nem túl következetesen alakult, de ma se aszerint alakítják. Ha valamit bizonyos elgondolás szerint változtattak, azt a többi ugyanolyan esetben mégsem tették, ezáltal sok minden féloldalassá vált. Munkámban közigazgatás történetével nem foglalkozom, a lényegesebb eseményeit megemlítem a megfelelő helyen. Munkám a történetet más szemszögből nézve közelíti meg, mivel a városszerkezet alakulásának sajátosságai foglalkozik.

Budapest szerkezetét határozottan gyűrűs övezetekre tudjuk tagolni. Ez sok más európai városra is igaz, de itt az egyes övek létező ívek mentén látványosan el is válnak.

Röviden ismertetem a város szerkezetét az én elgondolásom szerint, ami nyilván sok mindenben vitatható lehet, de a későbbiekben használt kifejezések megértése és egyeztetése céljából szükséges kitérnem rá. Aktuális időszakok elnevezéseitől és elgondolásaitól függetlenül, általam a következő övezeti kifejezések lesznek következetesen használva:

1. Belső városrészek

Vagy más szóval a régi Budapest. A 19. század beépített területe, bérházak lakóterületével, és a várost szolgáló speciális területeivel: gyáraival, pályaudvaraival, közparkjaival, temetőjével.

A belső részeken a különböző funkciójú területek gyűrűsen háromfelé tagolhatóak: történelmi városmagra (1a), belső lakóövezetre (1b), és belső speciális övezetre (1c). E három gyűrű kétféleképpen csoportosítható össze. Belvárost, mint beépítési jelleget együttesen

alkotja a mag (1a) és a lakóövezet (1b), ehhez képest jellegében elkülönül a más funkciójú speciális rész (1c). Mint névvel illetett, összetartozó városrész a történelmi magot (1a) külön kezeljük, a belső lakó (1b) és speciális részek (1c) együttesen alkotnak elnevezett városrészt. Hagyomány szerint az 1c-vel jelzett részeket hívták a városrész „Külső-” területének, mint például: Külső-Lipótváros = Vizafogó; Külső-Terézváros = Lőportárdűlő, Külső-Ferencváros = Közvágóhíddűlő stb. „Belsőnek-” a lakóövezet (1b) Nagykörúton belüli felét szokás hívni.

(Sőt, Ferencváros esetében nem csak a „Külső-” részre nincs bevett elnevezés, hanem még kijebb az egykori külterületére sincs, ahol a mai napig nem szerveződött önállóan gondolt, névvel rendelkező külső városrész. Ez az egyetlen, mely közigazgatásában a mai napig a régi városhatárig terjed.)

A 18–19. században a belső városrészeket még külvárosoknak, – mint falon kívüli városok – hívták. A történelmi leírásokba szinonimaként én is használom a „régii külvárosok” kifejezést.

1a. Történelmi városmag

A Belváros arculatában nem különül el, történelmi megjelenése inkább a Várnak maradt.

Beépítésük: Zárt nagyvárosi lakófunkciójú.

Konkrétan: A Belváros és a Vár.

Külső határa: A Várat fal veszi körül, a Belvárost ma a Kiskörút határolja.

1b. Belső lakóövezet

Budapest hagyományos bérházas lakóövezete.

Beépítésük: Zárt nagyvárosi lakófunkciójú.

Konkrétan: Lipótváros, Terézváros, Erzsébetváros, Józsefváros, Ferencváros, Víziváros, Krisztinaváros, Németvölgy, Gellérthegy, Lágymányos.

Külső határa: Pesten „Vonalárok” és védgát határolta. Ma ezt Dózsa György, Fiumei, Orczy, és Haller utaknak nevezzük.

1c. Belső speciális övezet

Budapest hagyományos ipari övezete, szintén a város zöldterületi gyűrűje. Itt található a régi gyárak, személy és rakodó fejpályaudvarok, nagy közparkok, temetők, kulturális területek, egyetemi campusok és a legtöbb kórház. A speciális területek közé ékelődik néhány utcahálózattal rendelkező vegyes gyár- és lakóterület, illetve előkelő villaterület. Ezek beépítettsége változatos, de magasságot tekintve nagyvárosi jellegű.

(Már a 19. században zöld gyűrűt szerettek volna itt közparkokkal és reprezentatív villaterületekkel. Az igény inkább gyár- és vasúti területeket alkotott. Valóságban mindenből került ide egy-egy darab. Napjainkban lakóövezetként kezelik, pedig összetettebb terület lenne. Ipari övezetnek nem tekintik, igaz legfeljebb zárványként maradt néhány műemlék gyárépület. Az összefüggő gyárterületeket, – mint a Ganz – és

a rakodó pályaudvarokat pedig bontják. A nagyobb speciális egységeket utcahálózattal vágják át.)

Beépítésük: Ipari, közlekedési, zöldterületi, közintézmény-területi, villaterületi, és nagyvárosi-ipari vegyes.

Konkrétan: Margitsziget, Vízafogó, Lóportárdűlő, Nyugati pu., Városliget, Istvánmező, Keleti pu., Kerepesi-temető, Kerepesidűlő, Józsefvárosi pu., Ganz gyár, Tisztviselőtelep, Népliget, Külső-Ferencváros, Millenniumi városrész, Újlak, Szentimreváros, Egyetemváros. A budai hegyvidék területén az övezet hiányzik.

Külső határa: A Ceglédi vasút és a Déli összekötő vasút köríve.

2. Külső városrészek

Vagy más szóval a modern Budapest. Alapvetően a 20. század terméke. Igaz a kivezető utak mentén már korábban elkezdett az ipar kialakulni. Elsősorban a nagylakótelepek és újabb gyárterületek övezete. Az egykori régi Budapest külterülete, melyen idővel sorra önálló külső városrészek szerveződtek.

A külső részekben gyűrűsen nem különülnek el a különböző funkciójú területek, sokkal inkább sávosan. Ilyen sávokat alkotnak a gyárterületek (például a Váci, a Jászberényi, a Gyömrői, a Soroksári, a Budafoki utak mentén), valamint a közlekedési területek, jelen esetben a két teher-rendező pályaudvar (a Rákosrendező és a Ferencvárosi). Ezen sávok között beépítésileg rendezetlen lakóterületek állnak.

Beépítésük – a gyáripari és közlekedési sávok között – alapvetően alacsony magasságú, kisvárosi-ipari vegyes (pl.: Angyalföld), vagy villaterületi és kertvárosi (pl.: Zugló). Ebből szigetként emelkednek ki a nagylakótelepek. Kisebb területeken, utak mentén, központi részekben zárt, nagyvárosi beépítés is előfordul (pl.: Bosnyák tér). Akad néhány szerényebb körülményeket nyújtó kislakótelep (pl.: Pongrác út 17.) Számos egykori nyomortelep is itt jött létre (pl.: Mária Valéria, Dzsumbuj). Buda hegyvidéki részén domborzati okokból csak kertes többlakásos villaterület, feljebb családi házas kertvárosi beépítés fordul elő, csak kivételként akad néhány nagylakótelepi ház.

Konkrétan: Angyalföld, Zugló, Rákosfalva, Kőbánya, Kelenföld, de ide tartozik – nem csak helyzetileg, megjelenését tekintve is – az önálló települési múlttal és saját belső maggal rendelkező Óbuda is. Ide sorolhatjuk a budai hegyek hatalmas területét: a Rózsadomb, a Pasarét, a Svábhegy, a Sashegy... Két helyen nem szerveződött városrész: a Ferencváros külső területén, illetve Kelenföldtől nyugatra. Itt helyezkedik el a csepeli Szigetcsúcs üres területe is.

Külső határa: Hozzávetőlegesen a régi Budapesti városhatár, melyet egykor a „Határárok” övezett. Fizikai határnak északon a körvasutat, délen a Határ utat tekinthetjük.

3. Külvárosok

Budapesttel teljesen egybeépült települések, melyek saját fejlődéstörténettel, saját szerkezettel rendelkeznek. Úthálózatuk is sajátos, nem együtt tervezetten készült a fővároséval. Külváros lehet egy város (mint Újpest), de lehet több községből összenőtt egység (mint Szentmihály-Sashalom-Mátyásföld-Cinkota). Sok tekintetben önállóan kezelhetjük őket, de ne feledjük, hogy a főváros közelsége nélkül ebben az övezetben szinte semmi se lenne. Némelyikük létezne, annak is legfeljebb öregfalusi része, pl.: Rákospalota, Cinkota, Rákoskeresztúr, Soroksár, Budafok. Sokuk már keletkezését is a fővárosnak köszönheti, pl.: Újpest, Kispest, Pesterzsébet. Ezeknek megvolt az egykori anyaközségük, melyről hamar leváltak és önálló útra léptek.

Mivel saját településszerkezettel rendelkeznek, van saját magjuk és vannak saját különböző funkciójú részeik. A különböző funkciójú területek sem gyűrűsen, sem sávosan nem különülnek el, nem lehet rájuk egységes Budapest központú elgondolást ráerőltetni. Budapest valamennyire mégis eltorzította szerkezetüket: beépített területe mindnek rátapadt a régi városhatárra, külterületeik pedig egységesen kívül maradtak, esetleg egymás között fekszenek. Gyűrűsen legfeljebb a külvárosok külterülete válik el. (Ebben az övezetben beszélhetünk először külterületről.) Nagy-Budapest fennállása óta együttes elgondolások szerint kezelik. Így kapta meg az övezet a város egészének új, külső ipari területeit, második és harmadik lakótelepi sorait. A második a külvárosok központjában, a harmadik azok szélén, vagyis az egész város szélén épült. (Az utóbbiakat, mivel a semmiből emelkednek ki a város „bástyáinak” is emlegetik.)

Beépítettség: Majdnem minden beépítési típus megtalálható. (Vagyis arculatuk hasonlít a külső városrészekére. A fő eltérés az utcahálózatban van: míg a külső részekben végtelen hosszú, katonásan tervezett egyenes utcák vannak, addig a külvárosok utcahálózata telepenként megtörik.) Ha egyszerűen akarjuk megközelíteni a dolgot, akkor területileg a kertváros, lakásszám szerint a nagylakótelepek dominálnak. A külvárosok jellege azonban erősen eltér. A budai és a kelet-pesti részekben kertvárosi jellegűek egy-két lakóteleppel. Az észak- és a dél-pesti részekben az egy fokkal zártabb külvárosias, esetenként teljesen zárt kisvárosi beépítés az uralkodó, melyben jóval több lakótelep és komolyabb gyárterület kapott helyet. Külvárosias beépítésről Újpest, Rákospalota, Kispest, Pesterzsébet, Csepel, Budafok egyes részeinél beszélhetünk, kisvárosiról Újpesten, nagyvárosi jellegűről kizárólag Újpest-Központ esetében. Az utóbb említettek nagyobb megyei jogú városainkhoz hasonlatosak. A külvárosok külső iparterületei az egyetlenség, melyekről még nem rozsdazónaként beszélnek napjainkban, mivel az együttesen kezelt fővárosnak ez van a szélén, közel a környékhez.

Példának a legtöbb név már előkerült, külön felsorolást nem írok. (Egyébként Budaörs és Törökbálint sem különbözik, mondjuk Pesterzsébet és Soroksár szituációjától, vagy Budakeszi Pesthidegkútától, de ezeket a közigazgatás nem vette bele a külvárosok gyűrűjébe.)

Külső határának hozzávetőlegesen Budapest közigazgatási határát, vagy az M0 körgyűrű ívét tekinthetjük.

4. Városkörnyék

Területének méretét, természeti jelentőségét figyelembe véve nem illik csupán egy övezetként kezelni. Alapvetően külterület, természeti terület. Települései viszont agglomerációs jegyeket mutatnak, az öregfalvak telepekkel körbevéve óriásokká fejlődtek, sok esetben szomszédjaikkal összenőttek. Az egyes telepek egykori dűlők, elválasztó útjaik egykori dűlőutak emlékét őrzik. A településhalmazok között összefüggő külterület van, vagyis illene annak maradnia és többségben is lennie. Budapest szempontjából ma már ez lesz az igazi kertvárosi övezet! (Budapesten kertvárosi területről a külvárosok övezeténél, illetve speciálisan, övezettől függetlenül a budai hegyvidék egészénél beszélhetünk.)

Az épített környezet majdnem egészét kertés házak alkotják: kertvárosi (nevezzük most falusi) és üdülőterületi beépítéssel. A falusi részeket arculatuk alapján öregfalusi részekre, újfalusi telepekre, és napjaink lakóparkjaira bonthatjuk szét. Ez utóbbi még igen csak elkülönül szerkezetében és főleg kultúrájában a falunak nevezett egységtől. Nagylakótelep csak néhány fordul elő, pl.: Vácon, Dunakeszin, Gödöllőn, Érden, Budaörsön, Szentendrén. Kisvárosi jellegű várossal csak Vác és Szentendre rendelkezik. A külterületeken számos puszta és majorság (állami gazdaság, tsz-központ), egyre több különálló telep, iparterület található. Megemlítendő az M0 körgyűrű közelébe telepített ipari parkok és bevásárlóközpont-területek. Tanyák kevésbé jellemzőek, bár az alföldi részen, vagy például Vác határában elég sok található.

A települések többsége szinte mindenben a fővároshoz kötődő „alvóváros”, pl.: Érd, Gyál de akad néhány „bolygóváros”, ami a főváros nélkül is megállná a helyét pl.: Vác, Gödöllő. Van település, ami szinte érintetlenül maradt, pl.: Csomád, és van, ami iszonyú fejlődésnek indult, pl.: Piliscsaba. Számos óriáshalmaz is létrejött összenőtt településekből, mint: Érd-Diósd-Tárnok, Szigetszentmiklós-Szigethalom-Tököl, Pilisvörösvár-Pilisszentiván-Solymár, Veresegyház-Erdőkertés-Szada-Örbottyán. Kevésbé szorosan, de a Váci- és a Szentedrei- Duna menti települések is kezdenek összefüggő sávvá válni. A városkörnyék területéről és településeiről is érdemes csoportokban gondolkodni. Minden korszak beosztotta őket valamilyen járási, városkörnyéki, vagy kistérségi rendszerbe.

A városkörnyék külső határának jellegzetes vonalat nem találunk, legfeljebb elméleti lehatárolásokat.

5. Város vidéke

Értem ezen a fővárosnak a távolabbi, megyei jellegű vonzáskörzetét. Gondoljunk nagyjából Pest megyére. Döntő többségében természeti terület, melynek az épített környezet

csak kis része. Települései megmaradtak normális méretű, egymástól különálló egységeknek. Megyei szintű ügyekben szintén szorosan kötődik a fővároshoz, de nem kizárólag abból él. Ezen terület már nem része diplomamunkám témájának.

Társadalmi jelentőségüket figyelembe véve az egyes övezetek szerepe nagyjából azonos, lakosságot tekintve 5-800 ezer főről beszélhetünk.

Ábra Budapest általam elgondolt szerkezeti öveiről és azok határaitól

1. Belső városrészek	1a. Történelmi városmag (Belváros, Vár) Várfal, Kiskörút {„Városhal”}	Jelleg szerinti belváros	Kis-Budapest	Nagy-Budapest	Budapest és környéke
	1b. Belső lakóövezet (pl: Terézváros, Erzsébetváros) Dózsa Gy-Fiumei-Haller út {„Vonalárok”}				
	1c. Belső speciális övezet (pl: Városliget, Nyugati pályaudvar) Ceglédi és Déli összekötő vasút				
2. Külső városrészek (pl: Angyalföld, Kőbánya)	Régi Budapest határ; körvasút {„Határárok”}				
3. Külvárosok (pl: Rákospalota, Csepel)	Mai Budapest határ; M0 körgyűrű				
4. Városkörnyék (pl: Dunakeszi, Monor)	Agglomerációs lehatárolások				
5. Városvidéke (pl: Vámosmikola, Cegléd)	Megyehatár				

Ábra Budapest övezeti elnevezéseinek változásairól

Általam használt		1873 előtt	1873–1950 között	1950 óta
1. Belső városrészek	1a. Történelmi városmag	Belváros	Belváros	Belváros
	1b. Belső lakóövezet	Külváros	Budapest	Budapest
	1c. Belső speciális övezet			
2. Külső városrészek	Külterület	Külváros	Bp.-i Agglomeráció	
3. Külvárosok			Környék v. Peremváros	Külváros
4. Városkörnyék				Környék v. Agglomeráció
5. Városvidéke				

A városépítés korszakai

A térképeken tárgyalt időszakot két okból is a 18. század végén volt indokolt kezdeni. Egyrészt ekkor kezdődött a város tényleges növekedése, a kitörés a középkori falak közül – az első tervszerű városrész –, az Újváros építésével. Másrészt topográfiai térképek hiányában a korábbi időkről csupán vázlatnak nevezhető munkát lehetne készíteni.

A történetet a városépítés korszakai szerint osztottam be nyolc időszakra. Az időszakok nem kerek évszámokhoz, hanem történelmi eseményekhez kapcsolódnak. A nevezetes események között egy-egy történelmi időszakról beszélhetünk, mely gazdasági-politikai tekintetben egységes, és így alapvető jellemvonásaiban városépítési korszakokat is elkülönít. Jellemző, hogy egyes korszakok idejének középső szakaszában történt a fejlődés, a váltások évtizedében pedig szinte semmi. A korszakok nem feltétlen azonos hosszúságúak. A történelmi események, technikai fejlődés gyorsulásával, a városépítés eltérő jellegű korszakai is rövidültek. Az is elmondható, hogy a városépítés korszakai nem feltétlenül esnek egybe a politikai korszakokkal. Például a reformkorral együttesen tárgyalom a Bach-korszakot. A kettő között ugyan ott van a szabadságharc történelmi határvonala, de az utóbbi rendszer nem hozott lényeges újdonságot a városépítés terén. A dualizmus, vagy a szocializmus időszakát viszont érdemes jobban tagolni, egyrészt az építkezések mennyisége, másrészt azok jellegbeli változása miatt.

Az időszakok tehát a következők lettek:

- A 18. század végére kialakult állapotok (1790 előtt)
- A reformkor és a Bach-korszak (1790–1867)
- A kiegyezéstől a millenniumig (1867–1896)
- A millenniumtól Trianonig (1896–1920)
- A két világháború között (1920–1945)
- A szocializmus korai szakasza (1945–1965)
- A szocializmus későbbi időszaka (1965–1989)
- A rendszerváltástól napjainkig (1989-től)

A térképek címébe az időszakok elnevezését nem vettem bele, csak az évszámokat.

A történelmi fejezetek témái

A következő fejezetekben az egyes időszakok rövid történelmi áttekintése – történelmi, gazdasági, városirányítási háttér és népesedési folyamatok – után a konkrét építési eseményekkel foglalkozom. Bemutatom a korszak jellemző beépítési típusait, majd az egyes övezetek területi fejlődését ismertetem: Belső városrészek, külső városrészek, külvárosok, majd a városkörnyék települései a tárgyalás sorrendje.

A belső részek esetében törekszem a teljességre, kijebb eső területeknél inkább az alapvető építési típusokat jellemzem, és feltétlenül megemlítem a legismertebb példákat. Tételes telepnév felsorolást nem írtam, mivel ez esetben félszáz „újtelep”, vagy névvel nem is nevezhető, legfeljebb körülírható telepet kellene felsorolni. Ezek a térképeken sorra vehetők. Végül felsorolás jellegűen ismertetek néhány nevezetesebb, korszakot meghatározó új építményt: hidakat, nevezetes középületeket, gyárakat, utakat, vasutakat. És ejtek néhány szót a közművek helyzetéről, a Duna szabályozásról. A nevek mellett kapcsos zárójelben korábbi, esetleg újabb elnevezések, vagy német nevek szerepelhetnek.

2.

Pest, Buda és környékük 1790 előtt

Előzmények

A 18. század végén Pest és Buda a török megszállás, majd a Habsburg politika következtében még jelentéktelen, messze elmarad Európa városaitól, sőt, Magyarországnak sem központja.

Hogyan ismerhetjük meg a térség állapotát a felmérések, térképek előtti korokból? Fontos támpontul szolgálhatnak a Pestet és Budát madártávlatokból ábrázoló rézmetszetek. Ha nem is objektívek, mégis valamilyen képet kapunk a városok szerkezetéről, külvárosok meglétéről elhelyezkedéséről, a vízfolyásokról, a házak kinézetéről, a fontosabb épületekről és építményekről: városfalak, hajóhid stb.

A két település, Buda és Pest – római kori előzményektől eltekintve – ezeréves történettel rendelkezik. Budán az első kővár a tatárjárás után épült, majd folyamatosan bővült, amíg kialakult a Várnegyed fallal körbevett területe. Kevésbé ismeretes, hogy Pest a kora középkorban egy kisebb városfalon belül terült el. Az ismertebb „kiskörúti” méretű város és fal a későbbi századokban épült. A városok a középkor derekán már Európai viszonylatban jelentősnek számítottak. Mind a budai várfal alatt, mind a pesti városfal körül kezdtek elővárosok alakulni.

A török megszállás alatt fejlődésük megtorpant, elmaradtak Európától. Sőt: Pest lakossága csökkent, házai egy része üresen állt, elővárosai a korszak végére teljesen eltűntek. A törökök a városokat úgymond lelakták. A lakóházakat meghagyták, beköltöztek, a középületeket viszont lecserélték: dzsámik, minaretek, fürdők épültek, a középkori tereket fabódé-sorokkal vették körbe. Két műszaki létesítmény: az első hajóhid és a várba vizet felszállító szerkezet építése említendő. A török kiűzésekor, Budának tízezer, Pestnek mindösszesen kétezer lakosa maradt.

Buda 1686-os visszavételekor romokban állt. A Habsburgok eleinte katonai bázisnak tekintették, fejlődésről a következő évtizedekben sem beszélhetünk. Laktanyák kialakítását, dzsámik bontását és templomok építését tartották feladatuknak. A 18. század során a várnegyed házaiba németeket, a Tabánba rácokat telepítettek, éppen csak Pesten lehetett valamennyi magyar. Az országot Bécsből és Pozsonyból irányították, Buda szerepe jelentéktelen volt.

III. Károly és Mária Terézia alatt lassú, de folyamatos fejlődés és népességnövekedés indult. A két település megkapta a szabad királyi városok jogát, a katonai vezetést városi tanácsok váltották fel. Az egyetemet Budára költöztették. A század közepén jelölték ki Pest város területének határait, ehhez földbirtokosokkal kellett pereskedni. II. József uralkodása alatt kerületi kamarai adminisztrátorok irányítják a várost: Orczy László, majd Schilson János. Az előbbinek az Orczy-kertet, az utóbbinak Lipótváros első tervét köszönhetjük. A városfejlődésnek az abszolutista gondolkodás annyiban segített, hogy ismét központnak jelölte ki Budát.

A 18. században Pest területe homokbuckás vidék volt, mocsaras foltokkal, melyen mezőgazdasági művelésbe kezdtek. A városfalhoz közelebb eső részeket kertekre parcellázták, a kijebbi területeken nagyobb szántók lettek, illetve majorságok épültek. Később az említett kertekben kisebb vályogházak kezdtek épülni. A mai Nagykörútig, sőt valamivel kijebb is beépültek a kertek, nem egységesen, sok rész üresen maradt. Üres maradt a több szempontból bizonytalan északra eső terület, erre nem terjeszkedtek. Összesen két ház és feljebb a hatalmas laktanya, az Újépület épült ide. A pesti városfalra ráépítettek, mely a század során eltűnt. Utoljára a Hatvani kaput bontották le 1808-ban. Pest külvárosait Terézvárosnak (1777), Józsefvárosnak (1780), Ferencvárosnak (1792) nevezték el, és északra elkezdték az Újvárost: a Lipótvárost építeni (1790). A magántelkeken az egyes építkezéseket már szabályokhoz és engedélyekhez kötötték, de az eddigiekben nagyszabású városrendezésre még nem került sor. A két oldalt a század első felében kompszerű „repülőhíd”, a második felétől ismét hajóhíd kötötte össze. 1790-ben – többszáz év után – ismét Budán hívtak össze országgyűlést.

Pest népessége a 18. század végére utolérte Budáét, mindkettőé úgy 25 ezer fő lett. Ez jócskán elmarad más európai nagyvárosokétól. A lakosság főleg német, kisebb részben magyar.

A városok környékén a települések nagy része – leszámítva a későbbi agglomerálódás idejében alakultakat – általában Árpád-kori eredetű. Az Árpád-kor településeinek viszont nagy része elpusztásodott (pl.: Alag, Sikátor) vagy teljesen eltűnt, főleg a török időkben (pl. Pest szomszédságából: Újbécs, Jenő, Pardi, Gubacs...). Sok elnéptelenedett, de újratelepült. Számos elpusztult település nevét a későbbiekben létrejövő új települések, vagy részek őrzik majd (pl.: Szentmihály, Gyál, Ivacs...). A történelmi időkben mindössze Vácról beszélhetünk városként, a 18. század végére még Óbuda és Szentendre rendelkezett városias arculattal.

Meglévő városrészek és települések

Beépítések jellege

Kisvárosi: Belváros és a Vár. Zárt sorú beépítés, földszintes vagy egyemeletes, középkori eredetű vagy inkább 18. századi barokk házakkal. A pesti épületek azóta lecserélődtek, a Várnegyed barokk házai az elsők, melyek megmaradtak napjainkig.

Falusi: A régi külvárosok a városfalak előterében, illetve valamennyi környékbeli település. Kertekben szabadon álló vályogfalú parasztházak.

Zártkerti: A régi külvárosokban Nagykörúttól kifelé eső részén veteményes kertek.

Zöldterületi: Gödöllői királyi kastélypark és vadspark.

Beépített területek

Belső részek: A beépített terület Budán {Ofen} a Várnegyedből {Festung} és a hozzá tartozó külvárosokból állt: Tabán {Rácváros, Raitzen Stadt}, és Víziváros {Wasser Stadt} teljesen kiépülve, Krisztinaváros {Christina Stadt} kezdeményekben. Északra hosszan beépült a Duna menti sáv: Újlak {Neustift}, egészen Óbudáig. Pesten {Pesth} a Belváros {Innere Stadt, Óváros, Alte Stadt} körülötte Teréz- {Theresien}, József {Joseph}-, és Ferencváros {Franz Stadt} körülbelül a Nagykörútig falusiasan beépülve, attól kifelé üres kertekkel.

Külső részek: Óbuda {Alt Ofen} régi városmagja, illetve hosszan elnyúlva délre Újlakig.

Külvárosok: Beépítve a történelmi magjuk. Palota, Cinkota, Keresztúr, Csaba, Soroksár, Csepel, Hidegkút, Békásmegyér {Krottendorf}, Budafok {Promontor}, Tétény.

Városkörnyék: A középkort átvészelt települések legbelső, kis területű öregfalusi magja.

Meglévő nevezetességek, korabeli állapotok:

Építmények, épületek, stb.: Budai várfal, Vízivárosi városfal, Pesti városfal, Városkapuk, Hajóhid, Városárok (a Duna mellékága), Vonalárok (szárazárok), Csörsz árka (római kori védeli árok). A 18. század legnagyobb építkezéseit a budai Várpalota, a pesti Invalidusok háza {mai Városháza}, az Újépület {Neugebäude}, és a gödöllői Grassalkovich kastély jelentette. Nevezetes építmény még: Szentendrei erődtemplom, Zsámbéki romtemplom, Ócsai templom, Máriabesnyői kapucínus kolostor, Váci diadalkapu, Török fürdők, Gül Baba türbéje, Érdi minaret, Paskál és Ördög malom, Római amfiteátrumok maradványai, Margit-szigeti kolostor maradványok.

Utak: Az országos főutak irányukban már kialakultak. Nyomvonaluk a völgyekben szinte megegyezik a maiakéval, azonban a síkvidéki – főként a nem művelt – térségekben szabályozatlanul kanyarogtak. A többi országútnak sok köze nincs a mai úthálózathoz.

3.

Pest, Buda és környékük 1790–1867

Történeti áttekintés

1790-ben az „Újváros” a Lipótváros alapításával Pest ténylegesen kitör saját falai közül. Az első tervszerű – és ma is álló – nagyvárosi jellegű városrészrel megkezdődik egy világváros építése.

Két történelmi időszakról van szó: a reformkorról és a Bach-korszakról. A reformkorban gyors fejlődésnek indul a két város, politikai, gazdasági és kulturális értelemben is Magyarország központjává válik. Élénkül a kereskedelem, a pesti piacok és országos vásárok hatalmas jelentőségűek. Az 1795–1847 közötti időszak *József nádor* nevéhez fűződik. Érdeme, hogy Pestből korszerű nagyvárost kívánt kialakítani. Tervszerű városfejlesztést kezdeményezett. Erre a városi tanács alkalmatlannak bizonyult. 1808-ban alakult meg a Szépítő Bizottmány, mely a város átgondolt építését irányította. Ennek mintájára jött létre Budán a Baucomission 1810-ben, de ennek szerepe átfogó rendezési elképzelések hiányában jelentéktelen maradt. 1838-ban árvíz pusztított. Sokat köszönhet a város Széchenyinek, aki elsőként Budapestben az ország fővárosát és közlekedési központját látja. Egyesített várost és híd építését kezdeményezi. Vasútvonalak építését, dunai gőzhajózást, kikötők, és téli kikötő építését szorgalmazza.

Pesten megkezdődik a tervezett városépítési tevékenység ideje. Részletes elgondolások születnek, melyek pénzügyi feltételeit, és a végrehajtásának lehetőségét is átgondolják. Általános rendezési terv készül, melyet *Hild János* készít 1805-ben. Ez elsősorban az új városrész, a Lipótváros tervét jelenti, a Schilson-terv folytatásaként. (Az Újépülettől feljebb már nem valósult meg a Hild-féle jellegzetes „északi körteres”, eltérített Váci utas, egymással párhuzamos, de a Dunára nem merőleges utcahálózatú elgondolás.) Megvalósult eredménye a Duna új partvonala, a Lipótváros belső része és terei. A terv a többi városrészben néhány új utca nyitását, vagy módosítását jelenti. Hosszú évtizedekig ezt a tervet vették alapul.

Az 1838-as árvíz után nem használták ki kellőképpen a lehetőségeket. Igaz ezután nyitották a Wesselényi, az Izabella, és a Múzeum utcát, szélesítették ki a Mészáros utcát {Vámház körút}. 1839-től az Építési Rendszabás szigorította az építkezéseket, betiltották a vályogfalat, emelték a földszinti padlómagasságot. A legfontosabb feladatnak a partszabályozást és a gátépítést tekintették.

A szabadságharc leverése során Hentzi ágyúí lövik rommá a Duna sor épületeit. A Bach-korszakban az építkezési kedv visszaesik, de a fejlődés nem törik meg teljesen. A tanácsot és a Szépítő Bizottmányt háttérbe szorítják, több alkalommal megszüntetik, átszervezik, szerepük jelentéktelenné válik. 1860-ban választott tanács alakul, melyben ismét *Rottenbiller Lipót* a polgármester, de mindezt hamar feloszlatják. Mint politikus, *Táncsics*

Mihály viselte még szíven a város jövőjét. Komoly távlati elképzelései voltak. Számos kérdésben volt véleménye, például a Duna-parti sétány szállodákkal való beépítése ellen foglalt állást.

Az 1860-as években **Reitter Ferenc** Pest körüli Hajózó csatornáról és vasúti Dunahídról készít tervet. Buda és Pest területére magassági felmérés készül. A kiegyezés előtti éveket a városrendezési tehetetlenség korszakának is nevezik. Komoly szerkezetalkító tevékenység nem volt, melyre a hirtelen növekvő városnak egyre inkább igénye lett volna. A forgalom egyre nőtt, de ugyanolyan szűk utcák épültek a továbbiakban is. Kevés volt a tér, nem terveztek szélesebb utakat.

Rendkívül gyors népességnövekedés indul. Pest és Buda együttes lakossága a század fordulóján 50000 a szabadságharc idején 150000, a kiegyezés idejére már 270000 fő. Míg az időszak elején a két város lakossága egyenlő, annak végén Pesté már háromszor akkora. A külvárosok településeinek népessége 30000-re becsülhető.

Építkezések

Beépítési típusok

Nagyvárosi: A korszak lakóházépítési típusa a '30-as évektől a körülépített udvaros 2-3 emeletes klasszicista bérház.

Kisvárosi: A régi külvárosok félreeső részein továbbra is földszintes házak épülnek.

Villaterületi: Új városi építési forma, mégis kertes jellegű.

Falusi: Hosszú szalagtelkes, parasztházas építkezés.

Üdülőterületi: Nyaralóépületek elszórtan a budai hegyek szőlőiben.

Iparterületi: Megjelennek az első gyárak és lerakatok kevéssé összefüggően, háztömbökben elszórva az akkori lakóövezet szélén, körülbelül a későbbi Nagykörút vonalában. Ipar alatt mostantól főleg gyárterületet értünk. (Maga a gyár, mint épület újdonság, az ipar korábban lakóházakban, műhelyekben, céhekben folyt.) A reformkori ipari övezet a következő évtizedekben teljesen eltűnik, kijjebb tolódik. Távolabb, utak mentén is alakul egy-két gyár és felépülnek az első disznóhízlalók.

Városi zöldterületi: Közparkok, temetők, kastélyparkok.

A beépítés helyszínei

Belső részek: A Belváros {Innenstadt; Óváros; Altstadt} korábbi, földszintes házai részben cserélődnek. Lipótváros {Leopoldstadt; Újváros; Neustadt} kiépülése üres területen az Újépületig. Az első egységes és nagyvárosi hangulatú terület. Terézváros tovább terjeszkedik, a Valeró-telkek felparcellázásával nagyjából a Jókai {Gyár} utca vonaláig

egységesen kiépül. Kisebb házsorok kijebb is épülnek szakadozottan a Pacsirtamezőn {Lerchenfeld}, a Felső erdősnál. A legbelső részeken és a Király utca mentén a falusi házak helyére emeletes házak épülnek. József- és Ferencvárosban lassabban folyik ez a fajta átépítés és a terjeszkedés. A budai Vár alá és a pesti Belváros elé, a feltöltött Dunaparra újabb házsor, illetve szállodasort építenek a szabadságharc után. Buda kevésbé fejlődik, meglévő részei változatlanok maradnak, az 1810-ben leégett Tabán ugyanolyanra épül vissza, a Krisztinaváros terjeszkedik a Városmajorig, de itt villák épülnek.

Ipari terület az Újépülettől északra és a Ferencváros házaitól délre alakul. A Városligetet {Stadtwaldchen} több lépcsőben közparkká alakítják. A Városligeti fasor mentén villák épülnek. Megépül az új Fűvészkert, a régi Lóversenypálya (a Ferencvárosi pu. helyén), és a Kerepesi temető. A korábbi több kisebb temetőt felszámolják.

Külső részek: Óbuda szinte változatlan marad középkori utcáival. Kőbánya Óhegyen {Steinbruch Weingebirge} a szőlőterület kapujában megkezdődik a házak építése. A Kelenföldi-sík Budafoki területén épül Albertfalva {Sachsenfeld}. A budai hegyekben elszórtan nyaralók épülnek Zugligeten, Ferenchalomon, Svábhegyen, Sashegyen és a Budakeszi út mentén. A hegyvidék többi része szőlő.

Külvárosok: Ekkor 1-2 ezer fős falvak, szinte kizárólag mezőgazdaságból élnek. A legjelentősebb Soroksár és Budafok {Promontor}. Buda és Pest közelsége még nem gyakorol az övezetre túl nagy hatást, de már ekkor, elsőként létrejön Újpest {Neu Pest} néhány tucat házzal.

Városkörnyék: Mezőgazdaságból élő falvak, melyek közel egy évszázad alatt másfél-, kétszeresükre növekszenek. Rendkívüli területi fejlődésről azonban még nem beszélhetünk. Az öregfalusi részek növekedése mellett megjelennek a korra még nem jellemző legelső telepszerű építések: Érden (Alsó és Felső utca), illetve létrejön Vecsés, mint új település. Hasonlóan újnak számít Csepel, mivel az eredeti, Dunához közelebb esőt elmosta az árvíz. A síkvidéki területeken számos pusztá most alakul, sok esetben középkori elnéptelenedett település romja épül újjá. Közülük sok a későbbiekben településsé fejlődik majd (pl.: Pusztá Göd, Pusztá Gyál, Pusztá Zámor). Korábbi pusztából már most községgé fejlődik Vasad. Szintén ez a fő korszaka a majorok építésének.

Nevezetes építkezések

Építmények: Széchenyi lánchíd (1849), Váralagút (1857), Déli vasút alagútja (1861), Citadella (a szabadságharc után).

Duna-szabályozás: Árvízvédelmi gát a parton, északon: Tüköry-gát és délen: Ferencvárosi-védgát.

Középületek: Nemzeti Múzeum (1846), Akadémia (1865), Redout, majd helyére a Vigadó, Indóház, régi Országház, régi Városháza, Vármegeyháza, Német Színház, Sándor-palota, Casino a Lloyd-palotában, Dologház, kibővített Rókus kórház, Lipótmezei tébolyda, Üllői úti laktanya, Ludoviceum, Váci székesegyház, fóti Károlyi kastély, vácrátóti Vigyázó kastély, matonvásári Brunswick kastély.

Gyárak: Valeró Selyemgyár, Pesti Hengermalom, Ganz Vasöntöde, Óbudai Téglagyár, Óbudai Hajógyár, Óbudai Kartonnyomógyár.

Utak: A kanyargó országutakat, dűlőutakat kiegyenesítik, melléjük fasorokat telepítenek. A mai úthálózat nyomvonalának jelentős része ebben az időszakban alakul ki. Létrejönnek a pesti kivezető sugárutak, fásítják a városi szélesebb utcákat. Valamennyi országút és a város utcáinak nagyrésze ekkor még földút.

Vasutak: Bp.–Vác és Nyugati pu. (1846), Bp.–Cegléd (1847), Vác–Párkány-Nána (1850), Bp.–Székesfehérvár és Déli pu. (1861), Bp.–Hatvan és Józsefvárosi {Losonczy} pu. (1867), Első lóvasút: Kiskörút–Váci út–Újpest (1865).

Közművek: Közvilágítás gázlámpákkal. Budán vezetékes víz, Pesten kutak. Csatorna nincs.

4.

Budapest és környéke 1867–1896

Történeti áttekintés

A kiegyezést követően gyorsul Buda-Pest fejlődése. Ezt segítik a centralizációs törekvések is. 1873-ban egyesítik Pestet, Budát és Óbudát Budapest néven, mely 1882-től az ország székesfővárosa. A politika, a kultúra mellett a vasúthálózat, a malomipar és az alakuló nehézipar központja, az ország minden tekintetben első városa. Az országhoz képest jóval jelentősebben fejlődik. A fejlődés csúcsa a millennium idejére tehető. (Az egységes történelmi korszakot – mely a városfejlődés legjelentősebb időszaka –, ennél a pontnál kétfelé választottam, az események részletesebb térképi bemutatása végett.)

Andrássy Gyula miniszterelnök megfogalmazza az igényt a szükséges fejlesztésekre. Az észnélküli terjeszkedés idejében megelőzendő, széles utakra, elkülönített funkciójú városrészekre van szükség. A Ligetbe vezető sugárút építendő. Ezt lehetővé teszi az új kisajátítási törvény. A Duna árvizei miatt szabályozandó. Két új közúti és egy vasúti híd építése szükséges. A Lánchíd már csak a hídvám visszatartó erejével bírta el a rázúduló forgalmat. A hídvám eltörölendő, mivel a fejlődés legfőbb akadálya. Ismét felmerül a Hajózácsatorna terve, később mégis körút megvalósítása mellett döntenek. Számos leendő középület elhelyezésre vár. *Reitter Ferenc* készít tervet az elgondolásokról. A városépítési

munkák irányítására új szervezet szükséges. 1870-ben létrejön a Fővárosi Közmunkák Tanácsa, az egyesítés előkészítésére, majd az egész városra kiterjedő, nagyobb szabályozási munkák végrehajtására. Az elnöke Andrássy, a műszaki vezetője Reitter lett.

A szükséges felmérési munkákat Pesten **Halácsy Sándor** vezette. 1872-re készültek el Pest beltelkeinek 1:720-as, kültelkeinek 1:1440-es színes térképei. Budán ugyanezek 1876-ra, szintvonallal együtt készültek el. Még a II. világháború után is ezek álltak rendelkezésre. A városrendezési pályázat alapjául a korábban befejezett átnézeti térképeket használták.

1871-ben nemzetközi tervpályázatot írnak ki Budapest általános rendezési és beosztási tervére, melyben az előbbieken ismertetett feladatokat kell megoldani. (A Sugárút elhelyezése már eldöntött volt.) 10 pályamű érkezett. A győztes **Lechner Lajos**, a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium főmérnöke Veritas jeligéjű pályaterve lett. Ez lett az alapja a végleges rendezési tervnek, a többiből egy-két elgondolást vettek át. A szabályozási vonalakat az ismert Halácsy-térképekre vezették rá. Nem minden valósult meg. Pénzügyi nehézségek miatt sok részletben megalkudtak ugyan, de a jövőben épített Budapest utcahálózatának nagy részét ennek köszönhetjük, nagyjából a Nagykörúttól kifelé a régi városhatárig. A terv lényege: sugárutak, négy körút, hidak kijelölése, új területek utcahálózata és telekbeosztása. Emelett számos építészeti „részlet” kérdéssel is foglalkozik. A terv hibájának a széles Duna-parti sétány hiányát, a belső szűk utcás részek változatlanul hagyását, és a nagy telekméreteket szokták felróni, melyeken kizárólag soklakásos bérházak épülhetnek, szemben a kellemesebb londoni típusú sorházakkal. A 2. helyezett **Feszl Frigyes** terve lett, mely kétségtelenül még nagyvonalúbb, ezért kevésbé tartották megvalósíthatónak.

Budapest népessége a század végén már 730000 fő, mellyel a 8. legnagyobb európai várossá válik. A külvárosok összlakossága 130000 főre emelkedik, mivel megindul a mezőgazdaságból megélni nem tudó tömegek áramlása az iparosodó Budapest közelébe.

Építkezések

Beépítési típusok

Nagyvárosi: Lakóházépítési típus a 3-4 emeletes körülépített udvaros eklektikus bérház.

Kisvárosi: Ekkoriban Újpestre jellemző.

Kertvárosi: Kevésbé jellemző, ilyen a Tisztviselőtelep.

Iparterületi: Kialakul a hagyományos belső ipari terület. Gyárak között barakkszerű munkáslakóházak is előfordulnak.

Közlekedési területi: Pályaudvarok építése.

A beépítés helyszínei

Belső részek: Egy-két kivétellel beépül a mai belső lakóövezet. A korábban beépült területek hézagai beépülnek, a földszintes házak cserélődnek. A kiegyezéskor a házak döntő többsége földszintes, a Belváros, a Lipótváros és néhány fontosabb út mentének kivételével. A század végére földszintes ház már kevés marad. A fő építési terület a Terézváros Nagykörúttól kifelé eső része, hasonlóan az erzsébetvárosi „Chicago”. A Ferenc- és Józsefváros nagy része. Budapest gangos házainak java ebből az időből származik. A legbelsőbb lakóövezetből kezdenek kiszorulni a gyárak. Tovább fejlődnek a belsőbb ipari területek: Külső-Lipótváros, Külső-Ferencváros.

Külső részek: az utak mentén messze, a városhatárig elnyúlóan kezdenek kialakulni az ipari sávok: Váci, Soroksári, Kőbányai út, Óbuda. A gyárak hatására létrejön néhány szegénytelep. A területek többsége azonban még üres. A 1880-as évek filoxéra járványa után a budai szőlőhegyek nagy részét felparcellázzák nyaralóknak. Megépül az Új köztemető.

Külvárosok: Legkorábban Újpest kezd növekedni, és iparosodni is. Ezt az elsőként átadott vasút és lóvasútvonalaknak köszönheti. Új parcellázással létrejön valamennyi mai külvárosunk, kezdetben még nem önálló településként: Kispest (Kispest + Törökfalva), Pesterzsébet (Erzsébetfalva + Kossuthfalva), Pestszentlőrinc, Pestszentimre {Soroksárpéteri}, Budatétény {Kistétény}, Rákosszentmihály, Mátyásföld, Sashalom {Ehmann-telep}.

Városkörnyék: Településeit még kevéssé befolyásolja Budapest közelsége, ekkoriban kezdi elérni őket a vasút.

Nevezetes építkezések

Építmények: Ferdinánd híd (1875), Margit híd (1876), Déli összekötő vasúti híd (1877), Biatorbágyi völgyhíd (1884), Esztergomi vasút alagútja (1895), Szabadság {Ferenc József} híd (1896), Északi összekötő vasúti híd (1896).

Duna-szabályozás: Összeszükítés, gátépítés és a rakpartok kiépítése a Fővámháztól a Margit hídig. Lágymányoson a mai a Műegyetem területének feltöltése. Újpesti Téli kikötő öblének kialakítása.

Középületek: Nyugati pu. csarnoka (1877), Keleti pu. csarnoka (1884), Opera {Dalszínház}, régi Nemzeti Színház {Népszínház}, Központi vásárcsarnok (1896), Fővámház {ma Közgazdasági Egyetem}, Műcsarnok (1896), Szépművészeti Múzeum (1898–1906), Földtani Intézet (1896), Iparművészeti Múzeum (1896), Postatakarékpénztár, Királyi palota bővítése, Zsinagóga, Földművelési Minisztérium, Néprajzi Múzeum {Curia}, Klinikák, ELTE kiskörúti épületei, István kórház, László kórház.

Gyárak: Ganz Vagongyár, Danubius Hajógyár, Közvágóhíd, Schlick Vasöntöde, Fegyver és Gépgyár, MÁVAG Gépgyár, Láng Gépgyár, Neuschloss Parkettgyár, Kőbányai Gőztéglagyár, Újlaki Téglagyár, Óbudai Goldbergergyár, Jutaszövőgyár, Dréher Sörgyár, Kőbányai Sörgyár, Taurus Gumigyár {Ruggyantagyár}, Újpesti Hajógyár, Újpesti Pamutgyár, Elevátorház, Közraktárak, Gőzmalmok...

Utak: Sugárút (1871–85), Nagykörút (1872–1906), Szabadság tér az Újépület helyén, Kossuth Lajos tér. Wesselényi utca áttörése a Kiskörútra, Petőfi és Bécsi utca összekötése.

Vasutak: Déli összekötő vasút (1878), Duna-parti pu. (1879), Déli összekötő vasútról Kőbánya-Kispestre átkötés (1879), Bp.–Pécs (1882), Bp.–Kelebia (1882), Bp.–Újszász (1882), Keleti {Központi} pu. és oda a vasút átkötése (1884), Bp.–Komárom (1884) Ráckevei BHÉV Dunaharasztiig és arról Pesterzsébetnél leágazás Csepelre (1887), Bp.–Pestlőrinc BHÉV (1887), Bp.–Cinkota BHÉV (1888), Bp.–Szentendre (1888), Bp.–Lajosmizse (1889), Körvasút (1891), Déli pu.–Aquincum (1892), Vízafogó {Lipótvárosi} pu. és oda vasút (1896), Bp.–Esztergom (1896). A közúti vasúthálózat kiépülésének fő időszaka. Budavári sikló (1871), Fogaskerekű vasút (1874), Földalatti vasút (1896), Első villamos (1887).

Közművek: Víz-, csatorna-, gázhálózat kiépítése, első elektromos próbavilágítás.

5.

Budapest és környéke 1896–1920

Történeti áttekintés

A millennium utáni időszak az úgynevezett monopolkapitalizmus ideje. A gyári termelés ugyan nő – a fő iparágak a városban a gépipar, a textilipar és az újnak számító vegyipar lesznek –, viszont a századfordulótól csökkenni kezd a fejlődés lendülete. Már sem a lakásépítés, sem a munkahelyteremtés nem tartja a versenyt a népesedéssel. Egyre mélyebb társadalmi ellentétek alakulnak ki. A gyári munkások nagyrésze egyszobás lakásban él, sokakra mindösszesen 3 m²-es terület jut. Az 1910-es évek elején kezdeményeznek először közületi lakásépítést. Nagy számban épülnek ekkor az elemi népiskolák is. A Tanácsköztársaság rövid ideje alatt bérház-államosítással és ideiglenes szükség-lakótelepek felállításával próbálnak változtatni a lakáskörülményeken. Ezidőtől lehet bárkinek ingyen belépni a Margit-szigetre.

Bárczy István polgármester és *Harrer Ferenc* nevéhez kötődően megszületik Nagy-Budapest kialakításának gondolata [9]. Szintén megszületnek az első gondolatok a Tabán átépítésére és tervek az Erzsébet sugárút építésére.

A világháború idejére a város népessége eléri az 1 milliót, a külvárosoké a 300 ezret. Ekkortól már a külvárosok övezetében válik gyorsabbá a fejlődés. Itt ez a népességrobbanás időszaka.

Építkezések

Beépítési típusok

Nagyvárosi: Lakóházépítési típus a körülépített udvaros 4-5 emeletes szecessziós bérház.

Külvárosi: Egyfajta átmenet a kisvárosi és a kertvárosi típus között. A ház családi, de a telkek oly kicsik, hogy az udvar kisebb a háznál. Az északi- és dél-pesti külvárosainkra jellemző.

Kislakótelepi: Általában kétszintes kislakásos munkáslakótelepek.

Kertvárosi: Hatalmas területbeépítés kezdődik óriás sakkáblaszerű telepeken. „Újfaluk, Újtelepek” időszaka. Eredetileg részben nyaralónak számítanak. A szalagtelkeket és a hosszú, tornácos parasztházakat idővel négyzetalaprajzú „kockaházak” váltják fel.

Iparterületi: Meglévők tovább bővítése.

Városi zöldterületi: Népliget.

A Beépülés helyszínei

Belső városrészek: összefüggően az Újlipótváros Váci úthoz közelebbi felén, illetve a Lágymányos felső részén épülnek házak. Helyükön a korábbi időszakból maradt lerakatok, fatelepek álltak. Számos korabeli szecessziós ház található szórványban is: A Belvárosban, Belső-Ferencvárosban épültek alacsonyabb házak helyére, az Újépület és a körút közti területen malmok helyére, hasonlóan a Mester utca környékén. Kislakásos lakótelepek épültek a hagyományos ipari területeken gyári dolgozók számára: Pongrác, Vágóhíd, Holló, Mester, Palotai, Lepke, Aréna úti, Budafoki, Bécsi, Pozsonyi, Hungária, Haller, Százados, Kőbányai úti. Parkosítják a Népliget területét.

Külső városrészek: Megindul a beépülés. Az ipari sávok tovább bővülnek, köztük kisvárosias- ipari vegyes területek épülnek, földszintes házakkal, lerakatokkal. Új lóversenypálya épül.

Külvárosok: Ekkor a leggyorsabb itt a növekedés. Tovább fejlődik Újpest. A legnagyobb fejlődés Rákospalotán, Kispesten, Pesterzsébeten és Csepelen zajlik le. Néhány ezres falvakból 50000-es városokká válnak. Zártabb jellegű kertvárosok épülnek, hatalmas telepeken, pl.: Pestújhely, Wekerle-telep... Lakosságukat főleg a pesti gyárak munkássága és a tisztviselők jelentik. A külvárosok valamelyest iparosodnak is. A Váci úti ipari sáv Újpesten tovább folytatódik. Ipari városnak Újpest és Csepel tekinthető.

Városkörnyék: Eléri az első agglomerációs hullám. A vasúttal bíró településeken megkezdődik az óriás kertvárosi telepek építése, gyakran a korábbi falutól elkülönülve. Ezeknek egy része szinte indulástól új település, pl.: Göd, Vecsés, Gyál. Egy része később önállósul, pl.: Sződliget, Csörög, Erdőkertes, Monorierdő. Egy része ma is településrész, pl.: Alag, Kisalag, Nyíresszőlőtelep, Halmytelep.

Nevezetes építkezések

Építmények: Margit-szigeti híd (1900), régi Erzsébet híd (1903), Tahitótfalui híd (1914).

Duna-szabályozás: Soroksári ág hajózhatóvá tétele és zsilipes lezárása. Rakpartépítés a Margit hídtól felfelé és a Szabadság hídtól lefelé. A Margit- és a Festő-sziget összeépítése.

Középületek: Országház (1885–1902), Bazilika (1851–1905), Műegyetem (1909), Halászbástya átépítés (1904).

Gyárak: Egyesült Izzó, Chinoi, Richter Gedeon Gyógyszergyár, Istvántelki Járműjavító, Weiss Manfréd Művek, Metallokémia {Ónárugyár}, Óbudai Gázgyár

Utak: A Hatvani út meghosszabbítása szanálással az Erzsébet hídhoz.

Vasutak: Kelenföldi BHÉV (1899), Vác–Diósjenő (1905), Bp.–Veresegyház–Vác (1911), Veresegyház–Gödöllő (1911), Cinkota–Csömör BHÉV (1911), Cinkota–Gödöllő (1911), Nagyicce–Szentmihály BHÉV körjárat (1911), Nagyicce–Rákospalota BHÉV (1913).

Közművek: Káposztásmegyeri vízmű. Elterjed az elektromos áram használata.

6.

Budapest és környéke 1920–1945

Történeti áttekintés

Az I. világháborúval Budapest fejlődésének fénykora véget ért. A következő évtizedek építkezései már jelentéktelenebbek. A helyzetet tovább súlyosbította a 1929–32-es gazdasági világválság.

A nehézipar válságba került, a hagyományos iparágak, mint a malomipar hanyatlottak. Igaz, ami ipar volt, az Trianon után mind a fővárosba koncentrált. (A gőzmalmokat elbontották, a hagyományos belső ipari területeken lakóházépítésbe kezdtek.) Továbbra is fontos a textil-, a vegyipar, és kifejlődik a gyógyszeripar. A korszakban óriási mamutvállalatok alakultak, mint például a Weiss Manfréd Művek. Legjelentősebb beruházás a Szabadkikötő építése volt.

A korszak egyik eredménye, hogy 1937-től a külvárosok fejlődését is a Közmunkatanács felügyelte. A városfejlesztési programot Harrer Ferenc készítette [9].

A népesség növekedése lassult. A főváros lakossága már csak 25%-kal emelkedett, a külvárosoké növekedése is mérséklődött, de továbbra is magas: 80%, a városkörnyéké egyre jelentősebb: 45%. Az ok: a város már betelt, a környéken van hely terjeszkedni. Itt az új lakosok fele kiköltöző, a fele vidékről érkező. A korszak végére Kis-Budapest lakossága túlhaladja az 1 milliót, a külvárosoké a fél milliót, a környéké pedig a negyed milliót. A korábbi helyzet megfordult, most már arányaiban Buda fejlődött többet, mivel ott még végtelen üres terület állt rendelkezésre a Gellérthegytől délre. Trianon után százezer ember hirtelen érkezett a térségbe. A II. világháború viszont százezeres embervesztéssel járt.

Építkezések

Beépítési típusok

Nagyvárosi: Nagy változás ment végbe a beépítési módot illetően. A zárt, körülépített udvaros (körgangos) építési mód kezdett megnyílni. A 20-as években megjelentek az U vagy L alakú csatlakozó udvaros házak, majd a 30-as években a belső udvari szárnyak teljes elhagyásával létrejött a tömböt körülvevő keretes építés. A háztömbökön belül egy hatalmas, parkosítható udvar jött létre. Az új Bauhaus stílusú házakon megszűnnek a gangok, a lakások belső lépcsőházi előtérből nyílnak.

Kislakótelepi: Kisebb munkáslakótelepek.

Kertvárosi: Tovább folytatódik hasonló jelleggel a kertvárosépítés.

Iparterületi: Nagy mammutvállalatok alakulása.

A beépítés helyszínei

Belső részeken: Két jelentős építkezés folyt: az Újlipótváros Dunához közelebb eső felében és Lágymányoson. E két városrészben nyomon követhetjük a beépítési mód átalakulásának folyamatát. A budai belső városrészekben folytatódik az átépítés, az alacsony házak helyére többemeletesek épülnek a Vízivárosban, a Krisztinaváros felső részén, a Margit körút mentén, Németvölgyben. Pesten ez a folyamat már korábban lezajlott. 1933-ban bontják a Tabánt, az utolsó részt, mely még egységesen megmaradt múltat idéző kisvárosi hangulatával. Helyére nagyszabású tervek készültek, melyekből csak az Ördög-árok lefedése valósult meg. Lakásépítés kevéssé, intézményépítés viszont jelentős volt a belső részeken. Tervekből nem volt hiány: modern keretes beépítésű részeket terveztek, például Óbudára, de ugyanúgy Ferencváros vagy Erzsébetváros belső részeinek helyére is.

Külső részeken: A külső részek fejlődése kevésbé tudatosan irányított. Így jöttek létre – ugyan szabályos utcahálózat mentén –, a rendezetlen, iparral vegyes lakóövezetek Angyalföldön, Kelenföldön, Kőbányán. A még üresen maradt területeken kétszintes, néhány lakásos kislakótelepek és kertvárosok épülnek. A kertváros új, ezt a korábbiakban nem támogatták. Lakótelepeket a vállalatok építik saját munkásaik számára, pl.: MÁV-telepek, Kén utcai kislakásos telep... Állami, lakáshiányt pótolni igyekvő szükségslakótelepek: Maglódi úti, Pongrácz úti, Százados úti... Tervezett kertvárosok is épülnek iker és sorházakkal: Angyalföld-Kertváros {OTI Magdolnavárosi kislakásos telepe}, Albertfalvai OTI-telep. És alakulnak nyomortelepek: Epresterdei, Mária Valéria, Augusztai... A hegyvidéken mind magasabbra terjednek a nyaralók.

Külvárosok: A kertvárosépítés a jellemző. Ekkor a legtöbbet a budai és kelet-pesti kertvárosi jellegűek növekedtek. (Pl.: Rákoshegy, Rákoskert, Akadémia-Újtelep, Pestújhely, Csepel-Királyerdő, Csillaghegy, Budatétény.) Sok telep eredetileg nyaralónak épült. Ezzel a külvárosi övezet beépített területe kétszeresére nőtt.

Városkörnyék: A vasutak mentén folytatódik a jelentős beépítés. Családi házak épülnek, legtöbbször sakkáblaszerű telepeken. Jelentős növekedés ment végbe: Érden, Pomázon, Gödön, Fóton, Gyálon, Vecsésen...

Nevezetes építmények

Építmények: Gubacsi híd (1924), Kvassay híd (1927), Petőfi {Horthy Miklós} híd (1937), Szabadkikötő (1926), Ferihegyi repülőtér, Lakihegyi rádió-adótorony.

Gyárak: Újpesti Pamutgyár, Csepeli Papírgyár, Csepeli Olajfinomító, Dunakeszi Járműjavító, Dunai Repülőgépgyár.

Utak: Ferihegyi repülőtérre vezető út.

Vasutak: Kelenföld–Budaörsi nyomvonal-korrekció (1929). Megkezdik a budapesti vasutak töltésre emelését, a szintbeli kereszteződések elkerülése végett.

7.

Budapest és környéke 1945–1965

Történeti áttekintés

A korszak a II. világháború utáni újjáépítéssel indul. Budapest lakásainak jelentős része sérült, vagy elpusztult a háború során. Az ipari üzemeket és az infrastruktúrát érte a

legnagyobb kár. 1964-re sikerül valamennyi Duna-hidat újjáépíteni. Erőltetetten folyik a nehézipar fejlesztése: vasművek, öntödék, készülék-, és gépgyárak. A hagyományos iparágak, – mint például a malomipar – gyakorlatilag megszűnnek.

Alapvető változások zajlanak le a városépítés irányításában. Politikai kezdeményezések alapján – a családi házakat leszámítva –, az állam épített. Városrendezési hatóságok működnek, de az építkezések megtervezését és lebonyolítását a különböző célú tervező vállalatok viszik véghez. Pl.: FŐTI (Fővárosi Tervező Iroda), VÁTI (Városépítési Tervező Intézet), BUVÁTI, később BVTV (Budapesti Városépítési Tervező Iroda, később Vállalat). Építési kezdeményezésekben még a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottság Tervosztályának volt fontos szerepe. A meglévő rendezési terveket aktuális politikai szempontok alapján rendszeresen felülbírálják. Komolyabb városszerkezeti átalakításra nem kerül sor, a háború előtti szerkezetet állítják helyre, annak hibáival együtt. A lakásépítések száma is alacsony ebben a korszakban.

Az iparosítás hatására jelentősen nő a falusi népesség városokba áramlása. A fő célállomás ekkortájt nem a közeli vidéki nagyváros, hanem Budapest. Nagy-Budapest népessége 1,5-ről 1,9 millióra emelkedik. A városkörnyék lakossága másfélszereződik 400000 főre.

Építkezések

Beépítési típusok

Nagyvárosi: Foghíjak pótlásaként épültek egyéni helyre tervezett házak.

Nagylakótelepi: A városi lakóházépítés felhagy a zártsággal. Legelőször nyitott keretes tömbszegély beépítésű, szocreál (esetenként már modern) stílusú lakótelepek épülnek. Emeletszám lakótelepenként eltér, de 5-6-nál nem magasabb. Utcahálózat és háztömbök még vannak, de a házak közti terület a nyílásokon már átjárható. Nem csak nagyobb telepeken, néhány házas csoportokban is épültek úgynevezett „élmunkás házak”.

Kertvárosi: Falvak növekedése „kockaházakkal”.

Iparterületi: Főként a meglévők helyreállítása, bővítése és belső sűrítése jellemző, az épületek modernizálásával.

Gazdasági és egyéb telepi: Laktanyák, termelőszövetkezetek.

Zöldterületi: A kastélyparkokat közparkokká, botanikus kertekké alakítják.

A beépítés helyszínei

Belső részeken: A háborús foghíjak beépítése, a régi gyárépületek, pályaudvarok újjáépítése folyt. Lágymányosi lakótelep korábbi része épül.

Külső részeken: az utolsó üres területekre épültek lakótelepek: Kerepesi úti, Angyalföldi lakótelep (Rákospatakon kívüli). A már meglévő ipari sávok tovább fejlődtek, de inkább beépültségükben sűrűsödtek. A meglévő telephelyeken új gyárépületek, üzemcsarnokok létesültek. Számos kisebb, korábbi üzemet összevontak, bővítettek, nagyvállalattá fejlesztettek, pl.: Egyesült Gyógyszer és Tápszergyár. Jelentősebb ipari területbővülés: Óbudán, Keresztúri úton, Budafoki úton.

Külvárosokban: Épül néhány kisebb lakótelep, pl.: Újpest-Városcsúti, Pesterzsébet-Gubacsi hídfő, Tátra tér. Új ipari területek: Pestújhely és Szentmihály között, a Rákos völgyében, Soroksáron, Nagytétényen, illetve Mátyásföldön a két Ikarus gyártelep.

Városkörnyéken: Falvak bővülnek kisebb telepekkel, újabb utcákkal.

Nevezetes építmények

Építmények: Korábbi Duna-hidak újjáépítése, Kossuth híd (1946–60), Óbudai K-híd (1955), új Erzsébet híd (1964).

Középületek: Népstadion (1953).

Gyárak: Ikarus Karosszéria- és Járműgyár, Egyesült Gyógyszer és Tápszergyár {EGIS}, Dunai Finomító, Dunamenti Hőerőmű, Csepel Autógyár, Dunai Cement Művek, illetve a Csepeli Vas és Fémmű átnevezéssel.

Vasutak: Vácrátót–Galgamácsa építése (1950), Veresegyház–Gödöllő megszüntetése (1962), Biatorbágyi nyomvonalkorrekció, Úttörővasút (1950), Közvetlen Csepeli HÉV építése, 2-es metró építés alatt. A mellékutak villamosvonalait trolibuszok váltják fel.

Közművek: Nagyfeszültségű távvezeték hálózat kiépítése. Falvak bekötése az elektromos hálózatba.

8.

Budapest és környéke 1965–1989

Történeti áttekintés

A város fejlődését, az építkezéseket továbbra is a pártpolitika határozta meg, és azt tervezővállalatok hajtották végre. Ezt a „lakástermelés” időszakának is nevezzük.

A korszak fő építési formája a városi nagylakótelepek. A falvak is bővültek, de nem ez volt a jellemzőbb. A korszak igazi „falutípusa” az üdülőtelep. Ebben a rendszerben a városok fejlődését és növekedését tartották előbbre a falvakénál, a társasházakét a családi házakénál. A lakótelepek komoly városszerkezeti változást jelentenek. Azelőtt a városközpontból

távolodva a beépítés sűrűsége és magassága egyértelműen csökkent. A lakótelepek komoly súlyponteltolódást jelentenek a belső részekről a külső részek és külvárosok felé. Ezt követi a lakosság is: A lakótelepek benépesülésével a belső, túlszűfolt területek népessége csökkenni kezd, al- és ágybérletek helyett lakáshoz jutnak a családok. A főváros lakásállománya kétszeresére növekszik, de mégis a helykihasználtság okán a beépített terület alig terjeszkedik.

Ebben a korszakban éri el Budapest népességének csúcsát, meghaladja a kétmilliót. A 80-as évektől lassú fogyás indul. Az agglomeráció népességnövekedése is lelassul, majd stagnál.

Építkezések

Beépítési típusok

Nagyvárosi: Zárt beépítés csak foghíjbeépítés esetén.

Nagylakótelepi: A városi lakásépítés módja a szabadon álló házak alkotta lakótelep. A korábbi utcahálózat megszűnik, különféle módon elrendezett pont és sávházak épülnek, közöttük sajátos belső úthálózattal. Az épületek közti terület szabadon átjárható közterület parkokkal, játszóterekkel. Az időigényes – bár szebb – szocreál stílussal felhagynak, és modern építési technikákat folytatnak: betonfal, lapostető. A házak típustervek alapján készülnek. A 60-as évek lakótelepei még helyben készült öntöttbeton házak, változatosabb több típusból álló elrendezésben (pl.: 4 emeletes sávházak és 10 emeletes pontházakkal). A 70-es, 80-as évek lakótelepei panelházakból állnak. Négy házgyár panel típusaiból készültek. Ezek a lakótelepek magasságilag és típust tekintve egyhangúak. A korszak végén kísérleteztek kellemesebb megjelenésű lakótelep építésével Káposztásmegyeren.

Kertvárosi: A „kockaházakat” felváltják a jóval nagyobb, emeletes, egy tetőgerinces házak.

Üdülőterületi: Kertjei típusterveket utánzó, egyéni kőházakkal és típusfaházakkal épültek be. A házak mérete, a kertek beépítettségének foka általában kisebb a faluhoz képest. Üdülőtelepeknek alapvetően két típusa van. Az egyik a szőlőhegyi, a másik a vízközeli. Az egyik a meglévő szőlőskertek átalakulásával, a másik új parcellázással jött létre. (Az utóbbit szokták üdülőtelepnek nevezni.) Beépítettség jellegét tekintve számos fokozatot szoktak megkülönböztetni. A jellegtelenebbeket legfeljebb zártkerteknek tekintik, bár napjainkra – főleg Budapest környékén – ezekben is egyre nagyobb házak épülnek és fognak épülni.

Iparterületi: Új területeken komplett, előre közművesített ipari területeket – ipari parkokat – jelöltek ki. Ezeket Nagy-Budapest új iparterületének szánták, vagyis a város egészének legkülső részre telepítették, a leendő M0 körgyűrű közelébe. Így jöttek létre a külvárosok külső ipari részei, így kaptak ipart a nem ipari jellegűek is. (Ma ezek az

egyetlen olyan területek Budapesten, melyről nem rozsdazónaként beszélnek.)
Raktártelep is épült (Törökbálinton és Rákospalotán).

Közlekedési területi: Járműtelepek.

Gazdasági és egyéb telepi: Számos közműtelep, állami gazdaság, baromfitelepek.

A beépítés helyszínei

Belső részek: A lakóövezetben továbbra is foghíjbeépítések történtek. Egyetlen átalakítás a Józsefvárosi lakótelep. A hagyományos belső iparterületek tovább csökkentek, helyükre került néhány lakótelep: Kárpát utcai, Vizafogó. Kiegészült a Lágymányosi lakótelep. Azonban erre az övezetre a lakótelep nem jellemző.

Külső városrészek: A nagylakótelep-építés fő övezete, melyek alacsonyabb beépítettségű környezetükből szigetként emelkednek ki. A legkorábbi a József Attila, az utolsó, mely üres területre épült. A többit szanálás előzte meg. A legnagyobbak az Óbudai, a Füredi úti, a Kelenföldi. Ipari területbővülés a kőbányai Téglagyárdülőben és az óbudai Kunigunda úton történt.

Külvárosok: A másik lakótelepi építési övezetet, melyet rögtön kétfelé is bonthatunk. Az egyik a külvárosok központjaiban, kisvárosias területek szanálásával készült (pl.: Újpesti, Kispesti, Erzsébeti), a másik még távolabb a külvárosok határában üres területeken épült (pl.: Káposztásmegyer, Újpalota). Ipartelepítésnek ez az övezete. Új területek: Rákospalotai, Cinkotai úti, Új köztemető melletti, Nagykőrösi úti, Soroksári, Nagytétényi.

Városkörnyék: Falvak növekedése mellett (leginkább: Halásztelek, Szigethalom, Göd, Gyál, Kerepestarcsa, Örbottyán) óriási területeken épültek üdülőtelepek. Főként a változatosabb domb és hegyvidékeken (pl.: Pismány, Remeteszőlős), Duna mentén (pl.: Horány, Surány), tavak környezetében (pl.: Ivacs, Domonyvölgy). Nagylakótelep szinte csak a város rangú településeken épült (pl.: Vác-Deákvári). Szokássá vált szomszédos települések egyesítése (pl.: Kistarcsa + Kerepes = Kerepestarcsa).

Nevezetes építkezések

Építmények: A legtöbb modern közlekedési műtárgy: felüljárók, aluljárók ekkor készültek. Hungaroring (1986), Ferihegyi repülőtér 2.

Gyárak: Szentendrei úti, Albertfalvai, Ferencvárosi, Dunakeszi Házgyárak, Rákospalotai Szeméttégető...

Utak: M1, M3, M5, M7 autópályák és bevezető szakaszuk. 11-es Szentendrei út új nyomvonalon, Külső Szilágyi út, Helikopter út, új Ecsér–Vecsés út, 6-os út Százhalombattai nyomvonal-korrekció. Közúti közlekedés előtérbe helyezése.

Országutak aszfaltburkolata, a pesti macskakövek cseréje. Autóbuszjáratok számának növelése. Volánbusz-pályaudvarok építése.

Vasutak: 2-es metró átadása (1970), 3-as metró építése, Batthyány téri HÉV-végállomás, Vízafogó pu. felszámolása (1986), Ferencvárosi pu. – Nagykörösi út – Soroksár vasútvonal felszámolása. A Taksony–Szigethalmi és az Ercsi–Ráckeresztúri mellékvonalak megszüntetése. A dél-budai HÉV mellékvonalak villamos vonallá minősítése, majd részben megszüntetése. A szentmihályi HÉV mellékágak megszüntetése. A Pesterzsébet–Csepel HÉV mellékvonal megszüntetése. A pesti fő utakon, a metró felett a villamoshálózat megszüntetése.

Közművek: A fővárosban erőművek gáztüzelésre alakítása, távfűtőhálózat építése. Falvak vízvezeték-hálózatának építése.

9.

Budapest és környéke 1989-től napjainkig

Történeti áttekintés

A rendszerváltás idején az építkezések szinte teljesen leálltak. A 90-es évek második felétől kezdett megváltozni a helyzet. A fejlődés fő színtere a főváros környéke lett, a városban jelentős események, a korábbi időkkel összevetve alig történtek. Óriási kiköltözési hullám indult a fővárosból, annak környékére. A kiköltözők kedvére hatalmas területeken beépítés folyik. A kiáramló lakosság másik felét az előző időszak üdülőtelepei veszik fel. A városi lakásállomány jelentős hányada gyakorlatban üresen áll. Ettől függetlenül, mégse mindenkinek megoldott a lakáshelyzete. Összességében fogyó népesség ellenére, az életszínvonal emelkedésével a lakásállomány és a területbeépítések egyre csak nőnek. Épülnek utak, sűrűbben járnak a vonatok, bár a városkörnyéki megnövekedett népesség nagyságrendi változásokat igényelne.

A városkörnyék lakossága többszázezerrel nőtt, főváros lakossága még többel csökkent.

Építkezések

Beépítési típusok

Nagyvárosi: Számos helyen lakásépítés zajlik, szintén lakópark elnevezéssel. A beépítés keretes jellegű, viszonylag nyitott, a stílus Bauhaushoz hasonló. A helyszín övezettől

független, szempont a metró közelsége. Általában a hagyományos iparterületek gyárai és a külső részek vegyes ipari-lakóterületek földszintes házai helyén. Az építkezés azonban szórványos, nem épülnek egyben új városrészek, új utcahálózattal. A külvárosokban szintén épülnek kertes sorházas vagy néhány lakásos lakóparkok.

Kertvárosi: Napjaink legnagyobb területi beépítése. A városkörnyéken új, előkelő kertvárosi telepek épülnek lakópark elnevezésekkel. Nagy alapterületű, bonyolult, több tetőgerinces házak garázzsal.

Iparterületi: Növekednek az országutak menti ipari telephelyek. A legtöbb település ipari parkot, vagy egyéb raktározási, logisztikai központot próbál létesíteni valahol a külterületén.

Kereskedelmi területi: Ilyenek a bevásárlóközpontok, melyeket az autópályák mentén építenek. Megjelenésre hasonlóak az ipari parkok épületeihez.

Gazdasági és egyéb telepi: Óriási területeket vesznek el különböző vállalkozói célokból, legyen az akár egy lovarda, egy panzió, egy golfpálya...

A beépítés helyszínei

Belső részek: Újlipótvárosi, Vizafogói szórványos lakásépítések, Ferencvárosi rehabilitáció, Józsefvárosban a Corvin-projekt területének átépítése. Folyik a hagyományos iparterületek, hasonlóan a vasúti területek felszámolása. Lebontják valamennyi belső rakodópályaudvart. (Ami vasút marad azt is föld alá kívánják. Hasonlóan racionalizálják a villamoscsomópontokat. Úgy tűnik, a sínek látványa nem lehet része a 21. századnak.) Felépült a Westend City Center, a Millenniumi városrész és a látványos új Egyetemváros. A Ganz Villamossági Művekből kulturális terület lett.

Külső részek: A lakásépítés szórványos, földszintes házak és ipari területek helyén. A legjelentősebb építkezések Angyalföldön folynak. Az Árpád híd és a Béke tér közötti területen szinte összefüggően nagyvárosi zárt lakóövezet alakul. Szintén itt jelentősek az irodaház-építések. Ennek jó része a Váci úti gyárak helyén épül.

Külvárosok: Szórványosan lakásépítés. Megemlíthető Rákospalota központjának építése. A kertvárosi jellegű részekben új telepek építése, pl.: Pesti úti, Helikopter lakópark. Ipari-kereskedelmi területek létesítése külterületen, az autópálya-kivezetések mentén.

Városkörnyék: Településeiben kertvárosi újtelepek: lakóparkok épülnek. A fejlődésről megállapítható, hogy inkább a fővárostól távolabb eső településgyűrűnél jelentkezik, illetve a városkörnyék nyugati, északi, északkeleti változatosabb domborzatú részein jelentősebb. A legnagyobb fejlődés Piliscsaba, Veresegyház, Telki, Budaörs és Törökbálint környékén zajlik. Az M0 menti települések ipari-kereskedelmi területeket építenek.

Nevezetes építkezések

Építmények: M0 Hárosi és Ráckevei-Dunaág híd (1990), Lágymányosi híd (1995).
Megkezdték az M0 Megyeri hídjának építését.

Középületek: új Nemzeti Színház (2000), Művészetek Palotája (2005), ELTE lágymányosi épületei, Piliscsabán a Pázmány P. Kat. Egyetem, Papp L. Bp. Sportaréna, Syma csarnok, „Rendőrpalota”, Népligeti buszpályaudvar, Európa és Duna toronyházak, Nagyobb bevásárlóközpontok (Westend, Árkád, Mammut, Pólus center, Duna pláza, Europark, MOM park, Eurocenter, Lurdy ház, Campona, Csepel pláza, Flamingó, Ázsia center). Új vásárcsarnokok (Lehel, Fehérvári úti). Tesco, Cora, Auchan, Metro áruházak...

Utak: Hungária körút befejezése (villamossal együtt), Szerémi út (M6 bevezető), M5 új bevezetése, Egér út, M0 körgyűrű déli, északi szakaszai, Váci 2/a elkerülő út (M2 félpályán), 4-es út Vecsés–Üllőt elkerülő szakasz, 7-es út Érdi elkerülő szakasz. Építés alatt az M6-os és az M0 keleti szakasza. Tervben számos elkerülő út.

Vasutak: Dunai teherpu., Nyugati rakodópu. rész, Rákosrendező keleti oldal, Józsefvárosi pu. bontása. A viza fogói és számos egyéb iparvágány felszedése. 3-as metró meghosszabbítása Újpestre, 4-es metró építés alatt.

Közművek: Falvak bekötése a telefonhálózatba, kertvárosok, falvak csatornázása, mobiltelefon-adótoronyok építése.

[Vissza a tartalomjegyzékhez](#)

Záró gondolatok és köszönetnyilvánítás

Diplomamunkámban Budapestnek és környékének fejlődéstörténetével foglalkoztam. Elkészítettem a téma kartográfiai feldolgozásának terveit, melyek alapján egyes korszakokra – beleértve a kezdeteket és napjainkat is – magukat a térképeket is megszerkesztettem.

Az elkészült térképsorozat, ha a tervekhez képest nem is teljes, már így is alkalmas arra, hogy egy világváros, Budapest fejlődését szinte a születésétől kezdve tanulmányozhassuk.

Reményeim szerint ezek a hiánypótló térképek számos témával foglalkozó szakembernek és minden érdeklődőnek hasznos információkat fognak nyújtani.

Végül ezúton is szeretném megköszönni témavezetőmnek, Dr. Márton Mátyásnak a diplomamunkám elkészítéséhez nyújtott segítségét.

Forrásjegyzék

Irodalomjegyzék

Könyvek:

- [1] Preisich Gábor: Budapest városépítésének története Buda visszavételétől a II. világháború végéig. (Új kiadás I-III. kötet egyben: Terc Kiadó, Bp., 2004. Eredeti kiadások: 1960, 1964, 1969)
- [2] Preisich Gábor: Budapest városépítésének története 1945-1990 (Műszaki Könyvkiadó, 1998)
- [3] Déry Attila: Pest története és művészete 1686–1945 (Terc Kiadó, 2005)
- [4] Siklóssy László: A Fővárosi Közmunkák Tanácsának története. Hogyan épült Budapest? 1870–1930 (Athénum Kiadó, 1931)
- [5] Kismarty-Lechner Jenő: Budapest városrendezési feladatairól (Bp., 1938)
- [6] Budapest Lexikon (Akadémiai Kiadó, 1993)
- [7] Budapest Enciklopédia (Corvina Kiadó, 1992)
- [8] Holló Szilva: Budapest régi térképeken (Officina Nova Kiadó, 1994)

Publikációk, tanulmányok:

- [9] Harrer Ferenc: Budapest városfejlesztési programja. (Városi szemle 1933–1941 közötti számaiban, később könyvben is megjelent.)
- [10] A Fővárosi Közmunkák Tanácsának éves jelentései (1920–1944)
- [11] Farczádi Lázár Jenő: Parcellázások Budapest környékén. (Magyar Építőművészet, 1943. 6. sz.)
- [12] Márkus Antal: Budapest építési és népesedési fejlődése 1880 és 1940 között. (A Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1944. 8. sz.)
- [13] Pirovits Aladár: Új elmélet a nagyvároskörnyéki néptömörítések problémájáról. (Városkultúra, 1932. 13–14. sz. Külön könyvben is megjelent.)
- [14] Pirovits Aladár: Pest-környék és Páris-környék városai. (Városkultúra, 1935. 9–10. sz.)
- [15] Tattay Pál: Beépítésre szánt területek kijelölése Budapest környékén. (Magyar Építőművészet, 1943. 5. sz.)
- [16] Preisich Gábor: A főváros környékének növekedési gondjai. (Budapest, 1967. 8. sz.)

Felhasznált térképek jegyzéke

Geometriai alap:

- UTM-rendszerű 1 : 50 000-es katonai topográfiai szelvények:
L34-2-B, L34-2-D, L34-3-A, L34-3-C, L34-3-D, L34-14-A, L34-14-B, L34-14-C,
L34-14-D, L34-15-A, L34-15-B, L34-15-C, L34-15-D, L34-26-A, L34-26-B, L34-27-A,
L34-27-B

Tartalmi alap:

- I. katonai felmérés 1 : 28 800-as szelvényei
- II. katonai felmérés 1 : 28 800-es szelvényei
- III. katonai felmérés 1 : 25 000-es és 1 : 200 000-es szelvényei
- Sztereografikus 1 : 75 000-es szelvények
- Gauss–Krüger újfelmérés (1953–59) 1 : 50 000-es szelvényei
- Gauss–Krüger helyesbítés (1964–67) 1 : 50 000-es szelvényei
- Gauss–Krüger felmérés (1984-től) 1 : 50 000-es szelvényei

Tanulmányozás, pontosítás céljából áttekintve:

- Homolka, M. Kir. Áll. Térképészet, Kartográfiai Vállalat és Cartographia kft. Budapest térképei
- Kogutowitz-féle és Kartográfia világtalaszok Bp. és környéke térképei
- Hiszi-Map / Cartographia: Pest megye településeinek atlaszai
- Dimap-Szarvas: Budapest és környéke városatlaszok
- Holló Szilva: Budapest régi térképeken c. könyvének térképei [8]
- Kismarty-Lechner Jenő művében szereplő részletes rendezési tervtérképek [5]
- Beépítésre és városias kialakításra szánt területek Budapest környékén – térkép. (*Magyar Építőművészet, 1943. 5. sz. 101. old.*)
- Városkörnyéki parcellázások tervei. (*Magyar Építőművészet, 1943. 6. sz. 122–127. old.*)
- Budapest ortofotók (*atlaszban, Székely és Társa Kiadó, Pécs, 2001*)
- Google Earth úrfelvételek Bp. és környékének egy részéről nagy felbontásban (<http://earth.google.com>)
- FÖMI légifelvétel-mintaképek a teljes területről, de kisebb felbontásban (<http://fish.fomi.hu>)

[Vissza a tartalomjegyzékhez](#)

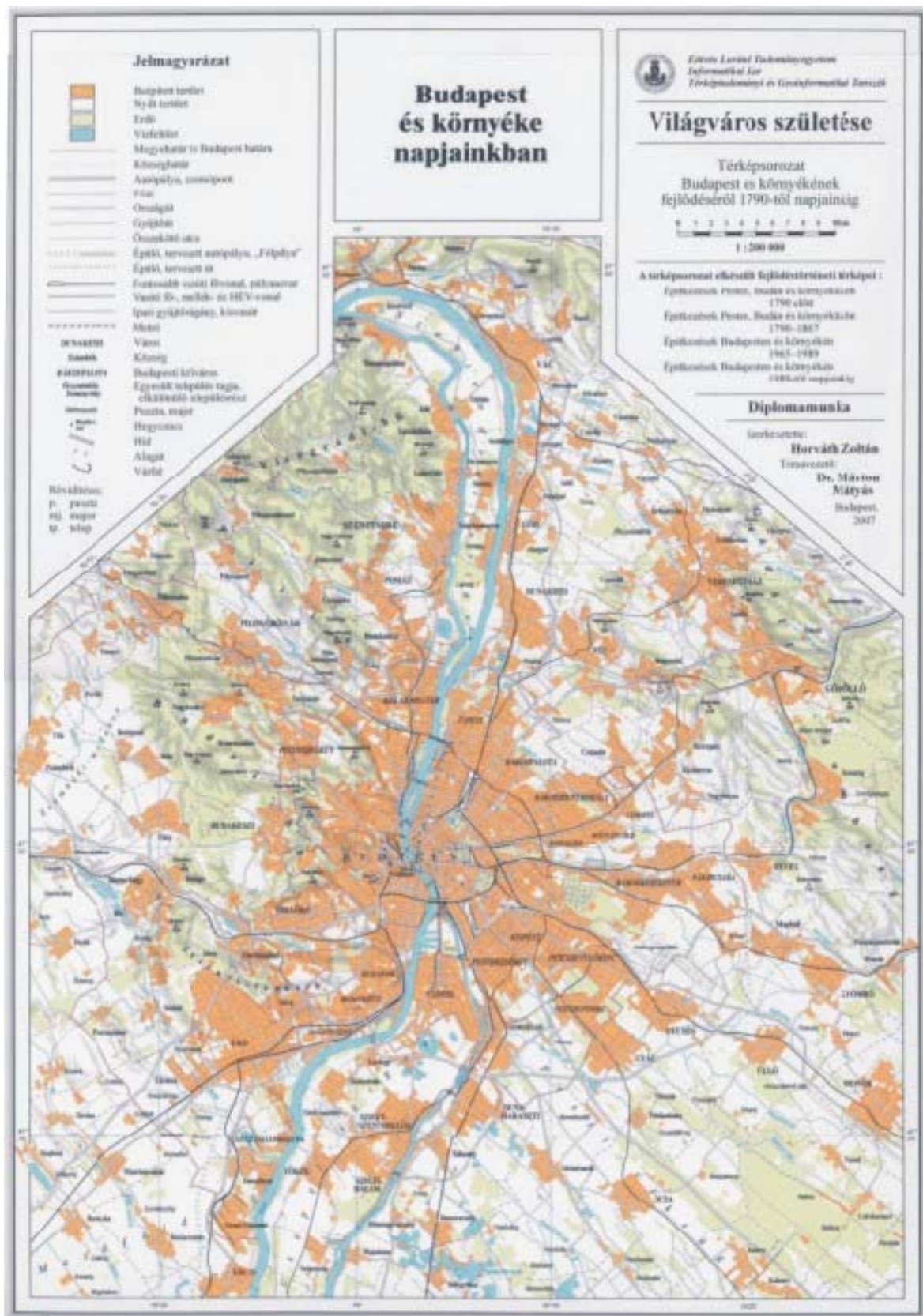
Néhány térképrészlet

Előadás címlap (2007. jan. 23.)



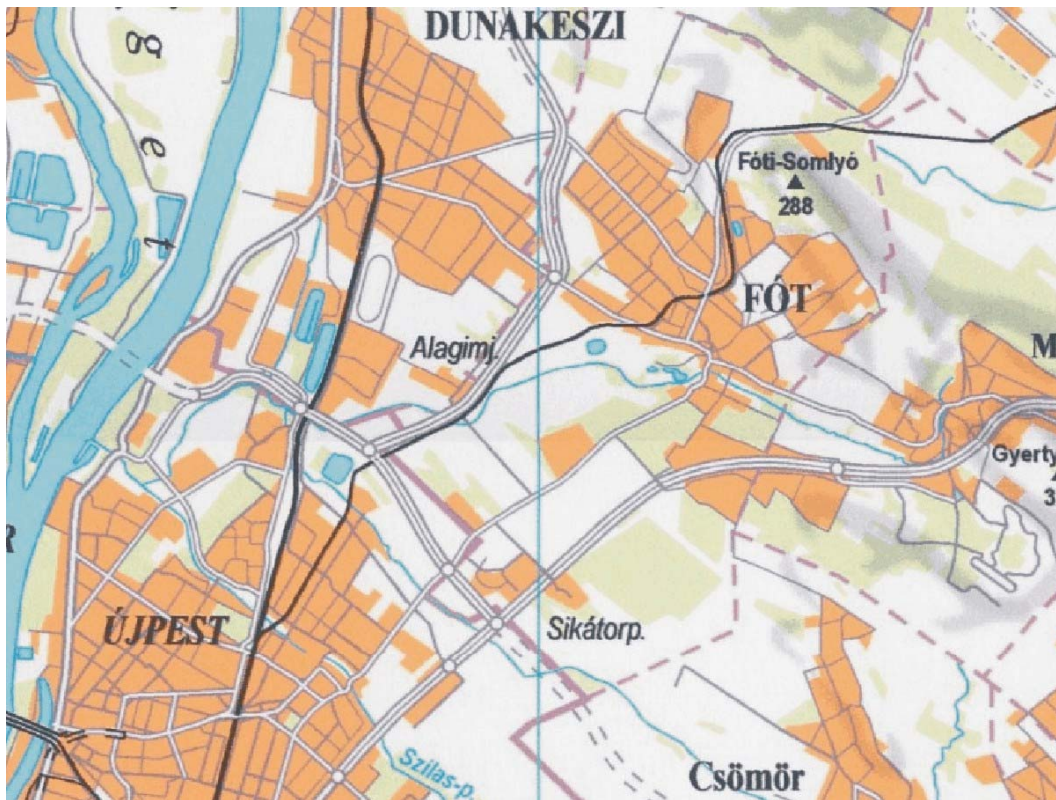
2007. jan. 23.

Az ábrázolt terület (az általános földrajzi térkép)

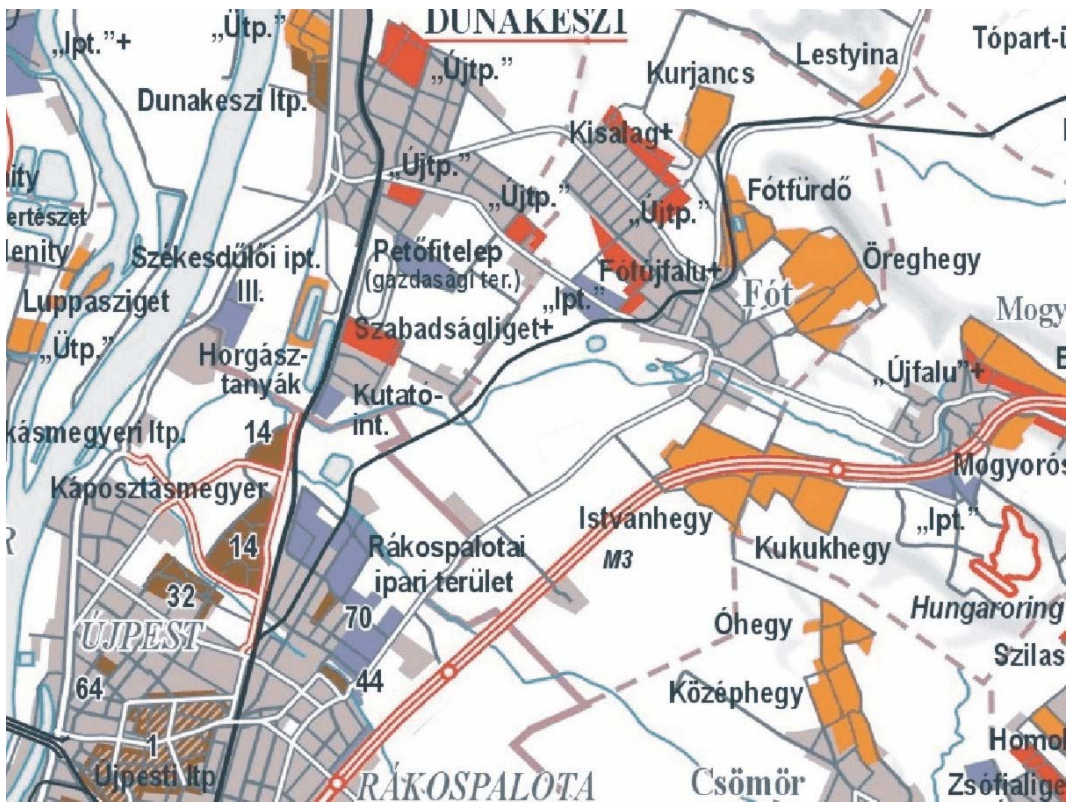


Készült az állami alapadatok felhasználásával. Engedély száma: 9/109/2006-HM

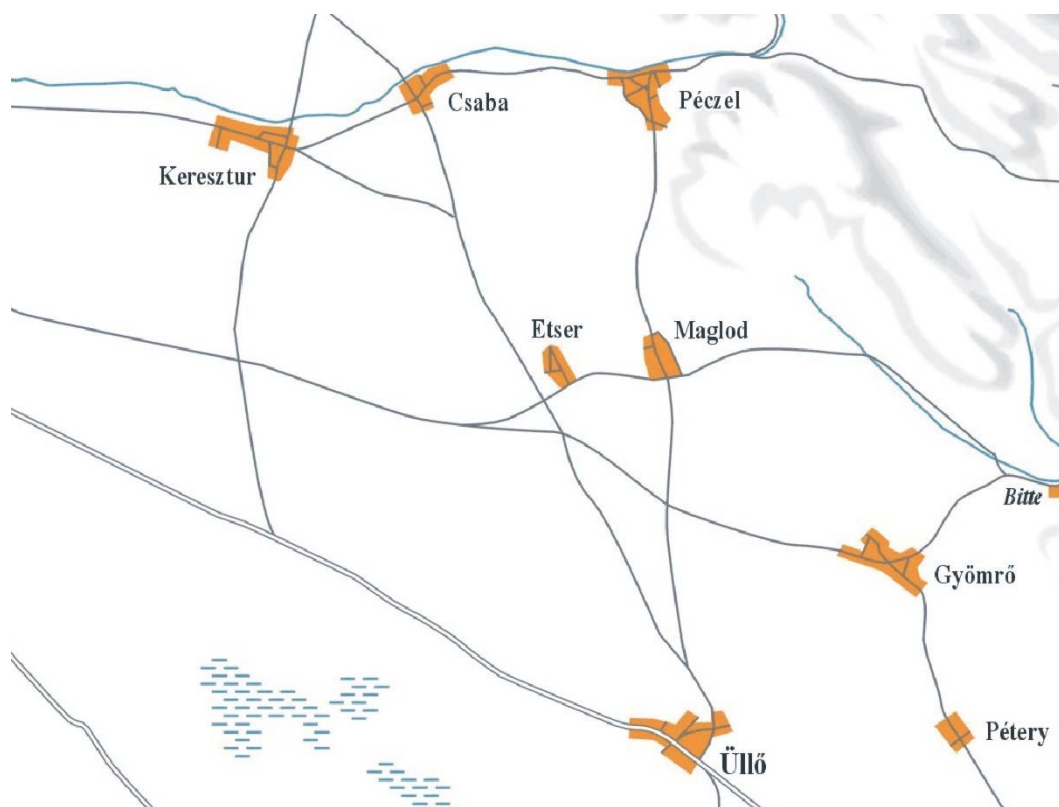
Minta az általános földrajzi térkép jelkulcsához



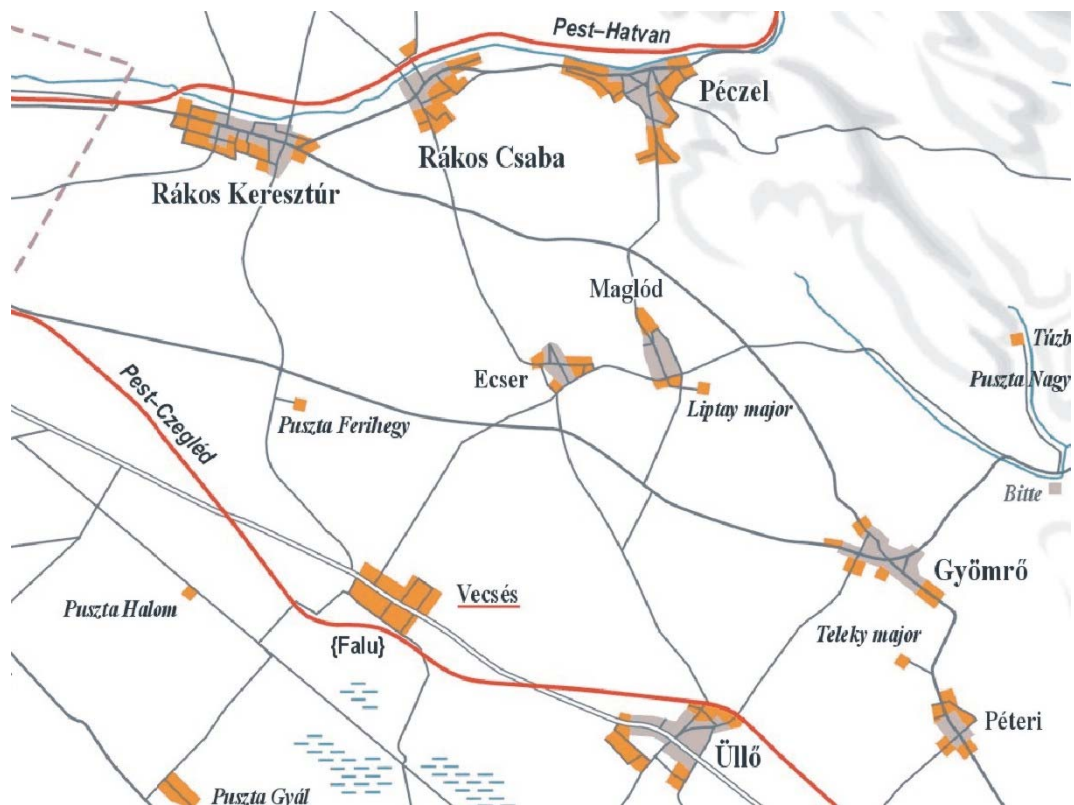
Minta a fejlődéstörténeti térképek jelkulcsához



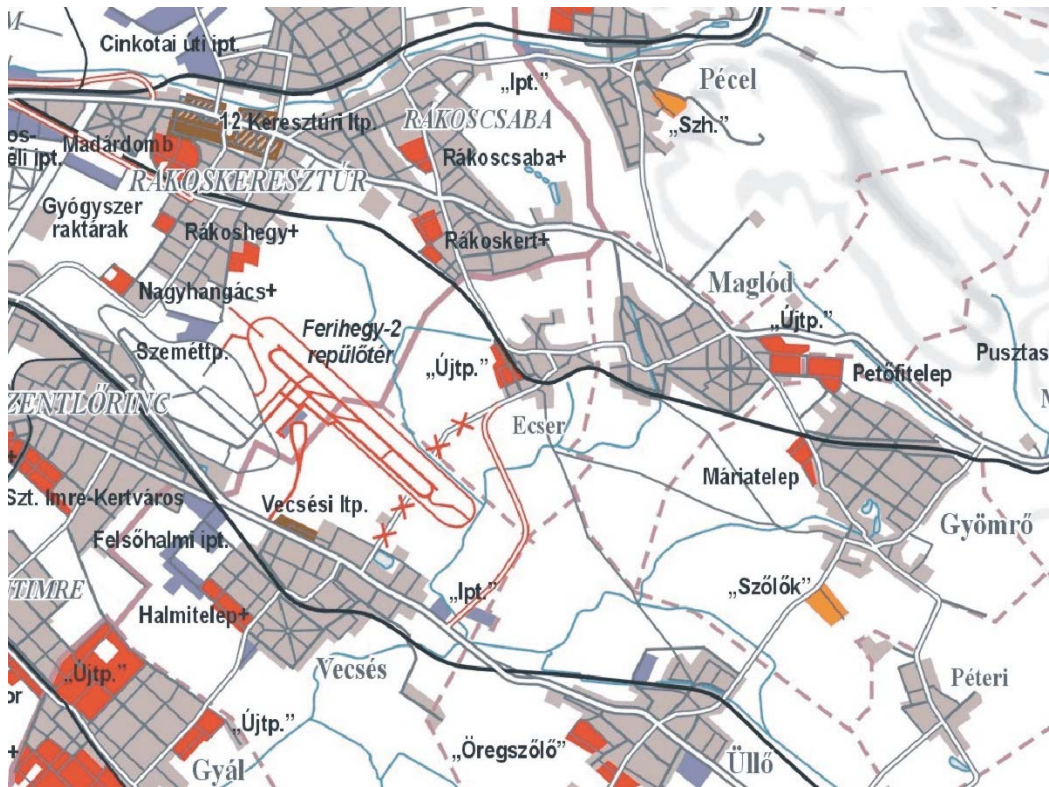
Részlet az Építkezések Pesten, Budán és környékükön 1790 előtt térképről



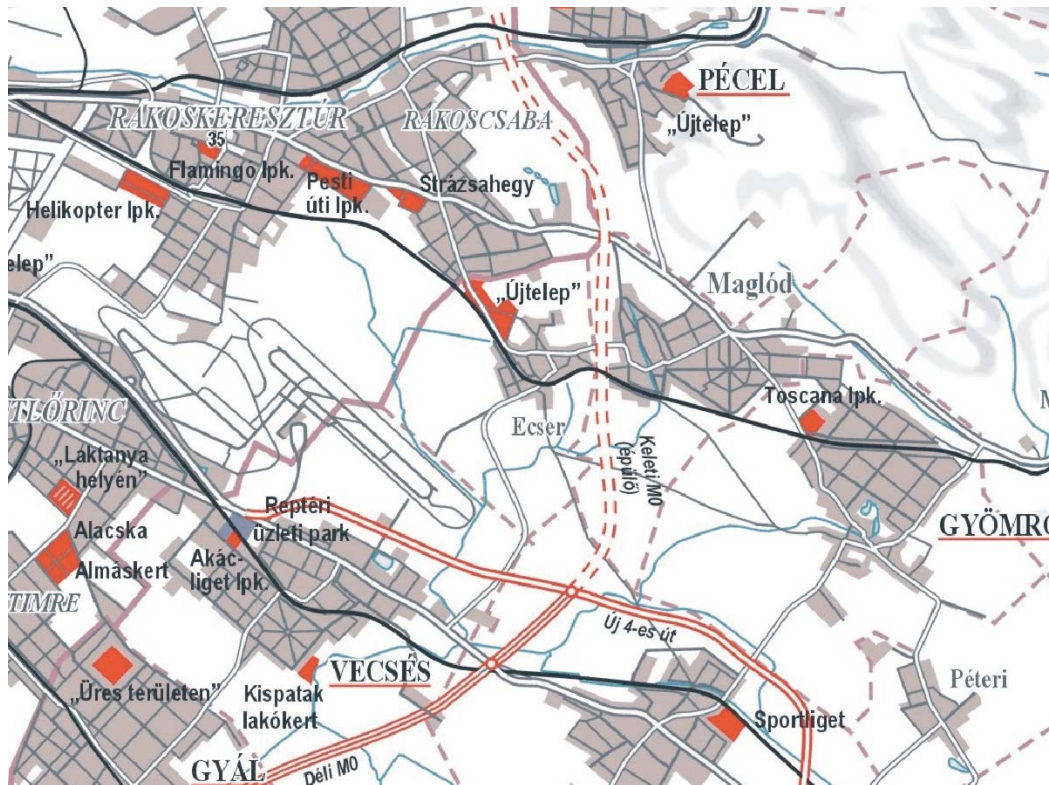
Részlet az Építkezések Pesten, Budán és környékükön 1790–1867 térképről



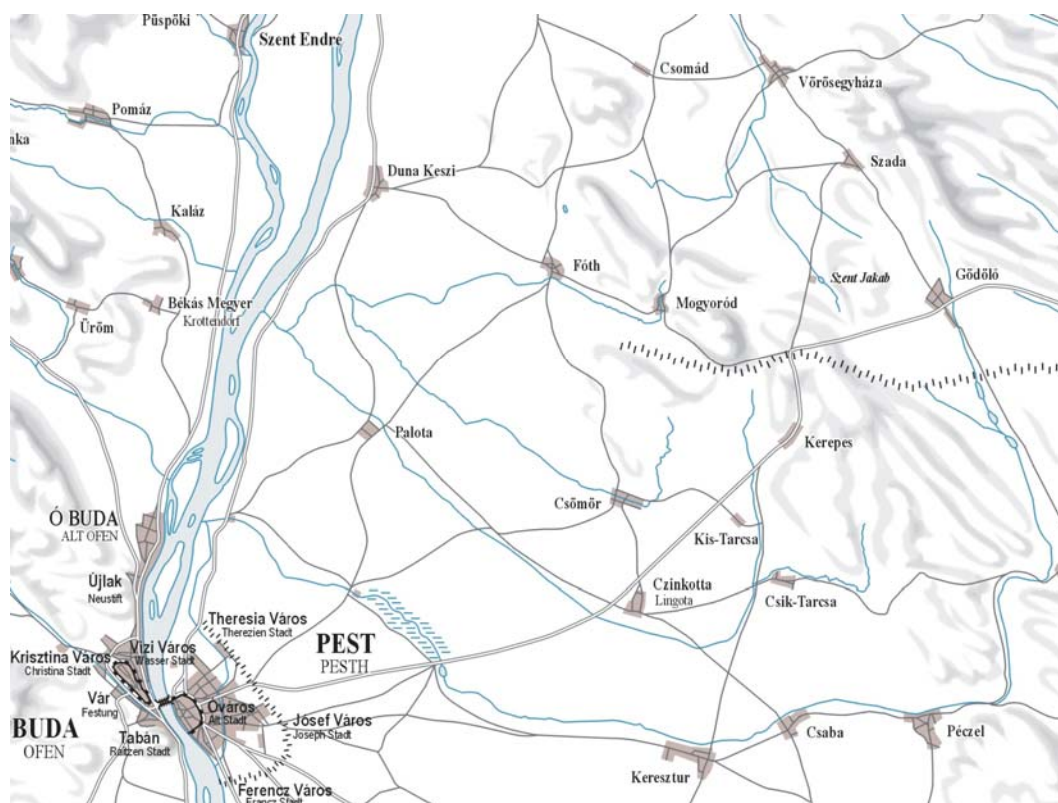
Részlet az Építkezések Budapesten és környékén 1965–89 térképről



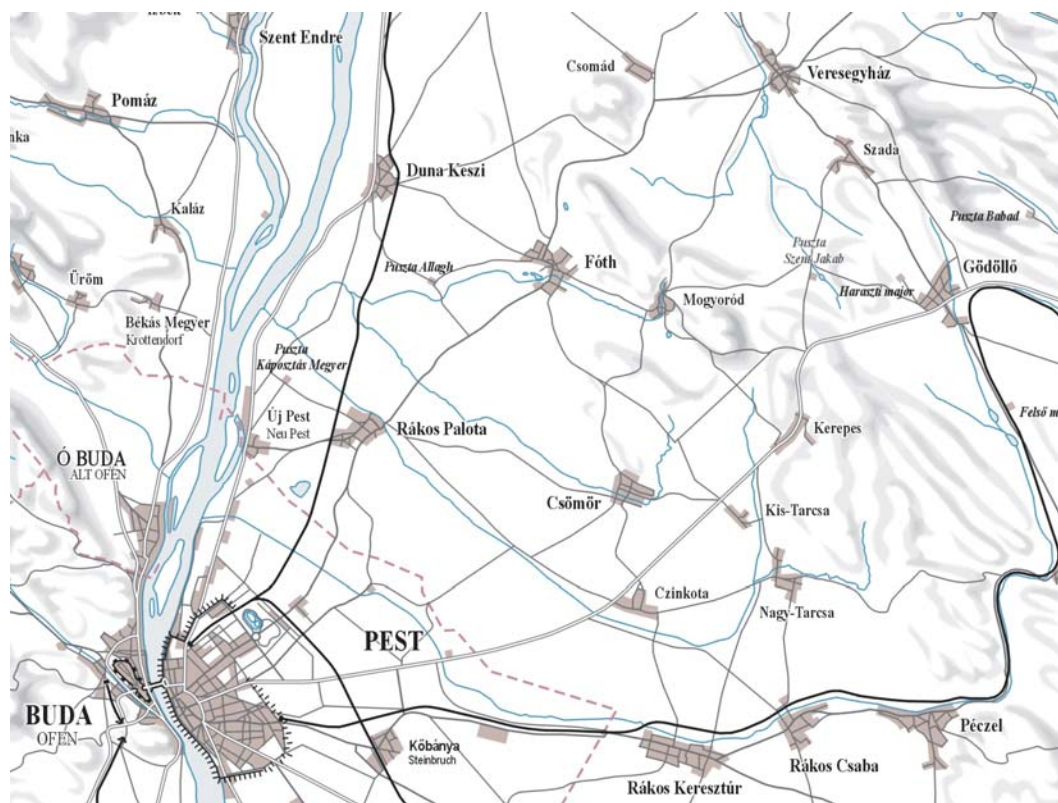
Részlet az Építkezések Budapesten és környékén 1989-től napjainkig térképről



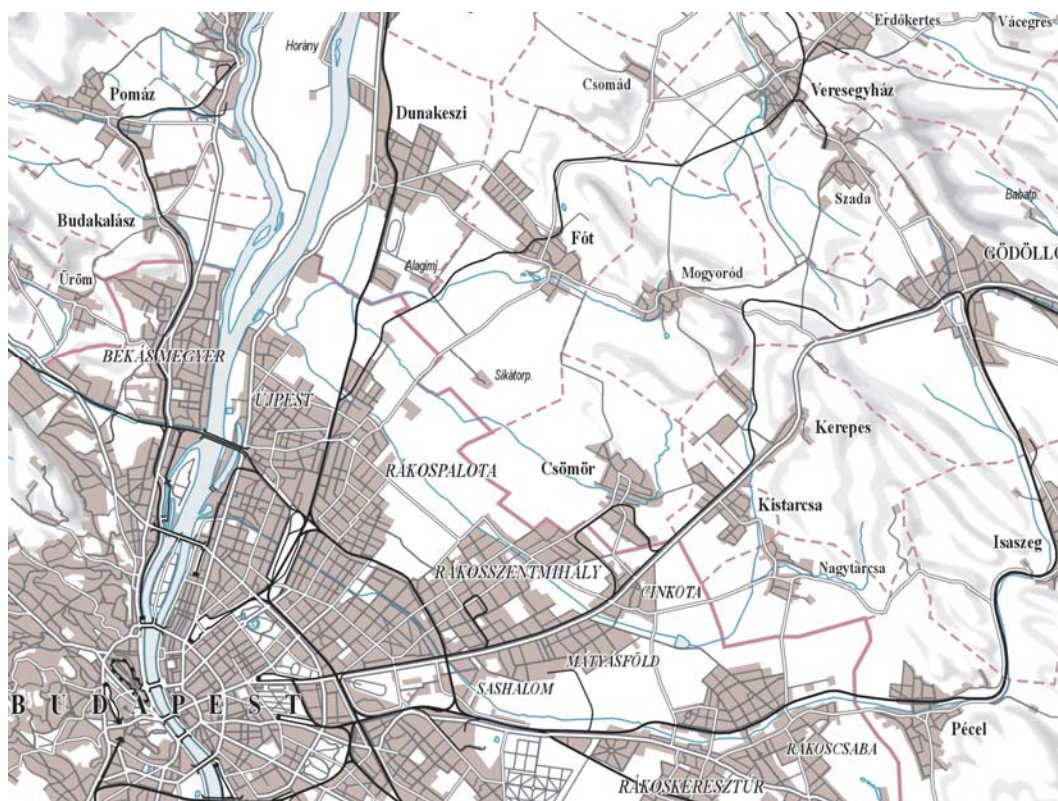
A beépítettség 1790-ben



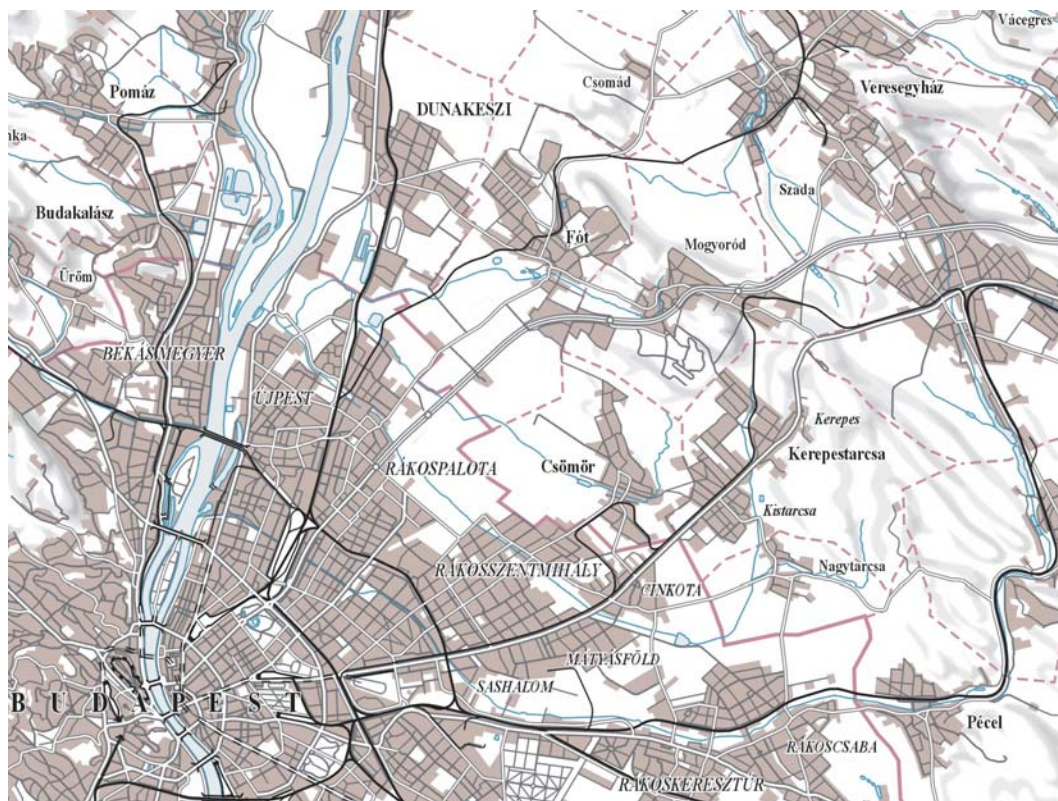
A beépítettség 1867-ben



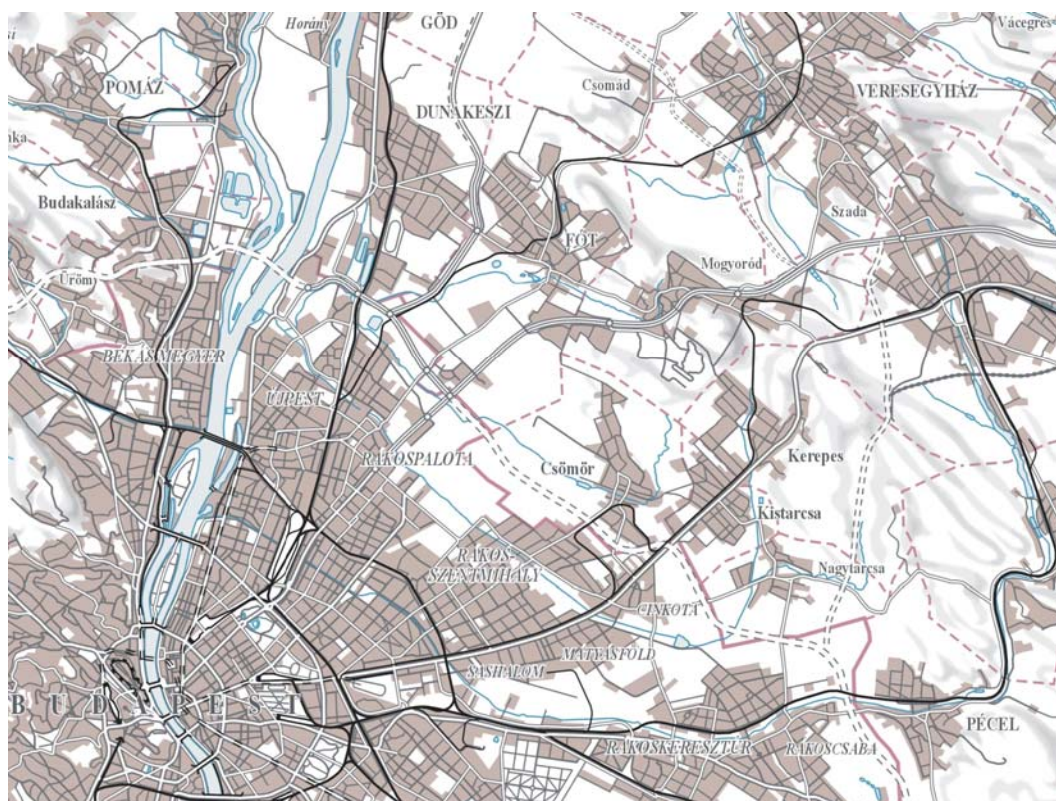
A beépítettség 1965-ben



A beépítettség 1989-ben



A beépítettség 2007-ben



A beépítettség időbeni változása



Pest, Buda, Óbuda fejlődése egy térképrészleten



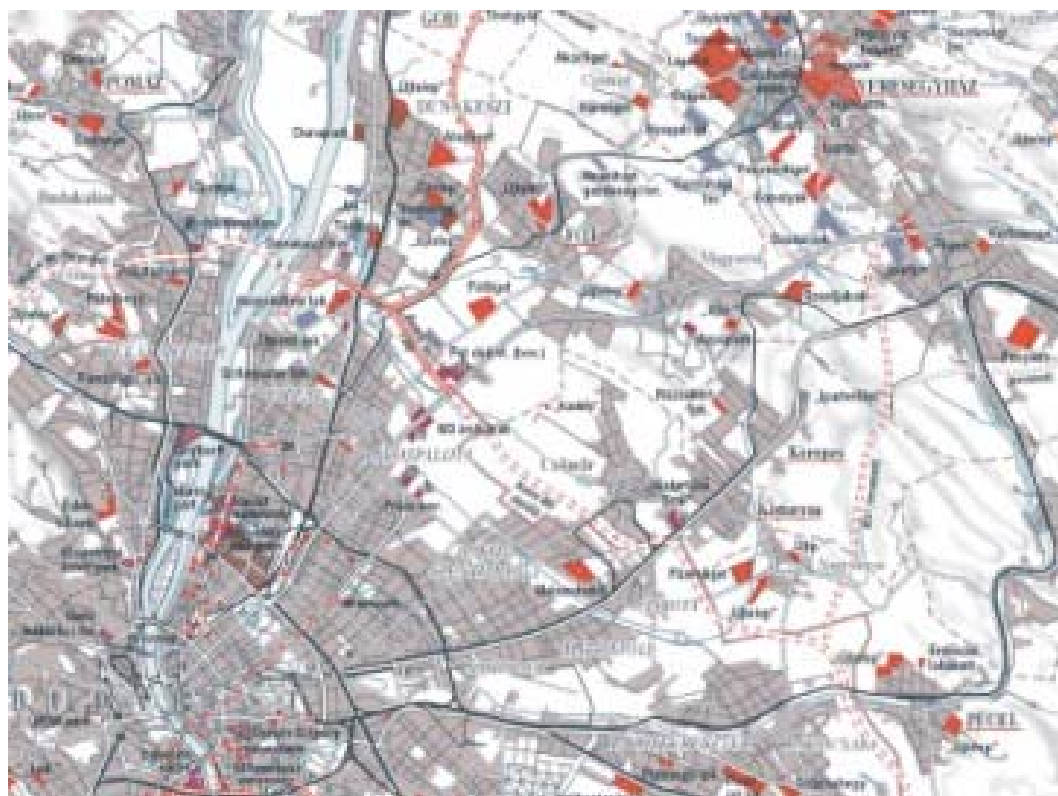
Az agglomeráció kezdetei: az első telepszerű építkezés Érden (Alsó és Felső u.)



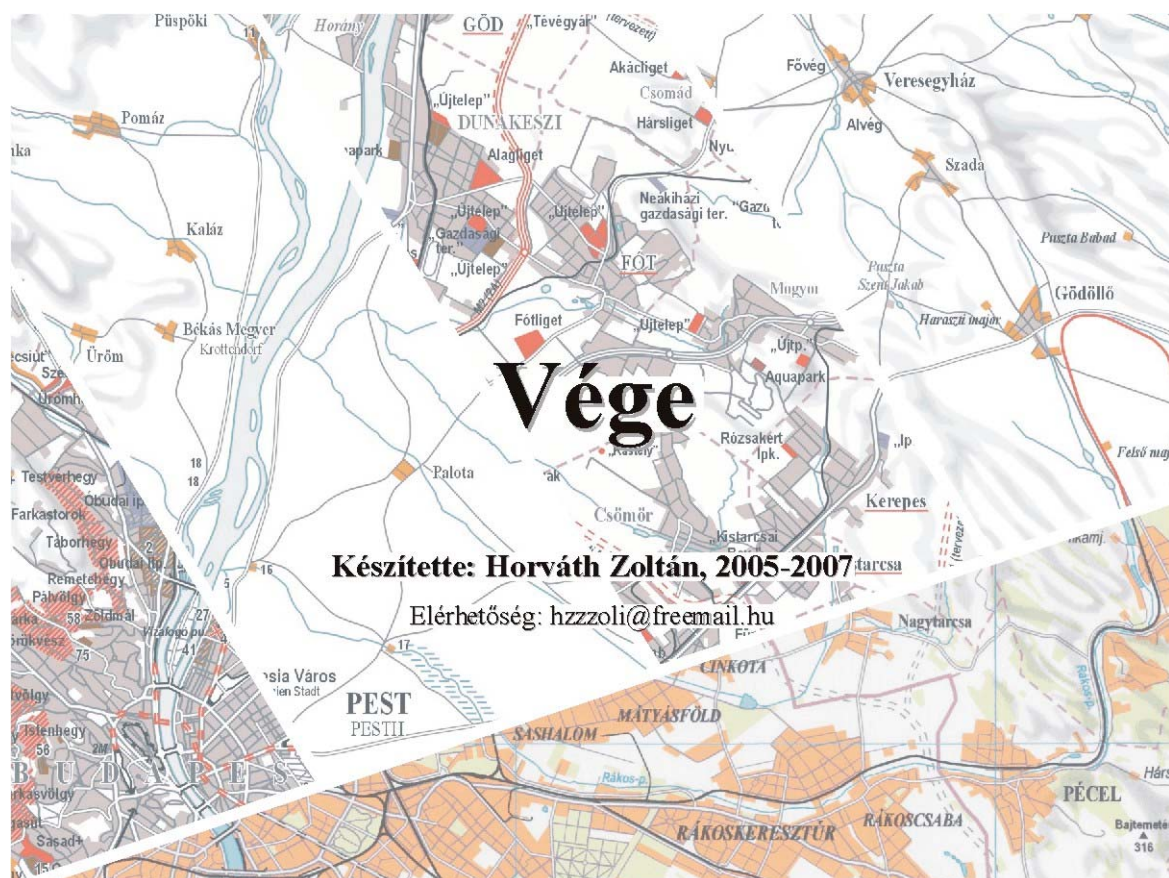
Lakótelepek, ipartelepek, üdülőtelepek...



Lakóparkok, ipari parkok, kereskedelmi parkok...



Előadás zárólap



[Vissza a tartalomjegyzékhez](#)