

NAGY-BUDAPEST

AHÁBORÚ SOK régi terv megvalósítását hiúsítja meg, de ugyanakkor más elgondolások végrehajtását nemcsak hogy lehetővé teszi, hanem látszólag megoldhatatlan problémákat is legyőz és kialakult tervek keresztülvitelét hihetetlen mértékben gyorsítja meg. Így van ez jelenleg Nagy-Budapest tervével is, mely évtizedek óta húzódó viták, különböző elgondolások súlyos csődje után a parancsoló szükség hatása alatt a megvalósulás közelségébe jutott.

A jelen század első évtizedeiben a városok fejlődése addig el nem képzelt méreteket öltött. A gazdasági élet fellendülése rendkívül számottevő lehetőségeket biztosított az európai városok fejlődése számára és ezek roppant arányokban növekedtek meg. Nemcsak a városok lélekszáma, hanem területük is jelentős változásokon ment keresztül, mert a városba tömörülő népesség lakásigényeit a régi városterületeken belül kellett kielégíteni s ez már sok esetben nem volt lehetséges, sok esetben pedig, ha erre lehetőség is kínálkozott, bizonyos más szempontok miatt igénybe kellett venni a város eredeti határain kívül fekvő területeket is.

Az egykori kis városok, a maguk szűk elhatároltságából feloldódtak és ebben a feloldódásban, éppúgy mint a városba özönlés momentumában a közlekedés fejlődésének volt a legjelentősebb szerepe. A régi városhatárok megvonásában is a közlekedési eszközök adottságainak volt döntő súlya, hiszen nem tartozhatott a városhoz sohasem olyan terület, amelynek kapcsolatai nem voltak szorosak a városmaggal. A közlekedési technika fejlődésével azonban a városterület abban az irányban növekedett meg, ahogy a városi közlekedési eszközök mindjobban behálózták először magának a politikai

¹ Megjegyezzük, hogy Szenteleky Kornél munkásságával a Magyar Szemle már 1934 dec. számában is foglalkozott, ld. Bisztray Gyula: Vajdasági irodalmi élet c. tanulmányát.

értelemben vett városnak területét, majd annak közvetlen és távolabbi környezetét is.

A közigazgatás számára az új városterületek bekapcsolása rendkívül sok gondot okozott, és bár igazgatástechnikai, de rendszerint politikai szempontok is ellene szóltak, a városkörnyéknek a városhoz való kapcsolása mihamar megtörtént. Nagy-Berlin, Nagy-Páris, Nagy-London fogalmi már a jelen század első tizedében ismertek voltak és Budapesten is már 1908-ban foglalkoztak azzal a gondolattal, hogy a szomszédos községeket a fővároshoz csatolják, mert különböző szempontok miatt szükségesnek látszott, hogy ezek a fővárossal szoros egységben élő települések közigazgatásilag is egységben éljenek magával a fővárossal.

A terv keresztülvitelének akkor még számtalan akadálya volt. Nevezetesen a környéki települések becsatolásának a gondolata már abban az időpontban későn merült fel, mert a főváros fejlődése sokkal gyorsabb ütemben ment végbe, mint a perifériákon ezeknek a kísérő bolygóknak a fejlődése. Budapestnek hatalmas kiterjedésű területe — csaknem 20.000 hektár — jelentős részében el volt látva már akkor közműhálózattal, de utai és utcái csaknem mintszerien burkoltak voltak már. Ezzel szemben a gyors ütemben alakuló pestkörnyéki települések nélkülözték a közműhálózatnak még az alapjait is, lakosságuk pedig a fővárosi lakosságnál sokkal gyengébb teherbírásúnak mutatkozván, bekapcsolásuk a fővárossal inkább csak terhet, mint előnyt jelentett volna.

Amíg a század eleji liberális-kapiralista felfogást tisztán pénzügyi szempontok vezették, addig az első vüágháború végén és utána Nagy-Budapest életrekeltését már inkább politikai szempontok nehezítették meg. Tudjuk, hogy Budapest-környék valamikor a balszélső politikai pártok fellegvára volt, olyannyira, hogy a rövidéletű kommunista uralom a Pestkörnyék legnagyobb települését: Erzsébetfalvát Lenin-falvára keresztelte át. Ez a körülmény bírta azután rá a keresztény fővárost felépítő újabb politikai pártokat, hogy a környék bekapcsolása ellen tiltakozzanak, miután nem volt céljukban szaporítani, saját hatalmuk csökkentésétől félvén, a fővárosi képviselőt szocialista elemeit.

Az utolsó húsz évben azonban Budapest környéke meglehetősen nagy változásokon ment keresztül. Ebben a periódusban már nemcsak az övezet városainak lélekszáma növekedett meg, hanem emelkedtek ezek a települések városias kialakításukban is, közműhálózatuk legalább részben kiépült, úthálózataik megkapták a szükséges burkolatot és lakosságuk összetételében is jelentős változás ment végbe. Csökkent a teljesen nincstelen munkásosztály súlya annak következtében, hogy magából a fővárosból indult meg számottevő kitelepülés a tisztviselők, önállóak, szellemi foglalkozásuk stb. sorából. A pestkörnyéki városok lakosságában végbenemő változás azonban nemcsak anyagi szempontból jelentett újat, hanem politikailag is. Budapestkörnyék mindjobban elvesztette proletár jellegét és lakóinak többsége az öntudatos magyar munkásnemzedék tagjának számítja magát. Talán a legkifejezőbb az átalakulás mikéntjére az, hogy Erzsébetfalvából, a kommunizmus Leninfalvájából már 1938-ban Pestszenterzsébet lett — a csaknem változatlan összetételű lakosság egyenes kívánságára — és ahol valamikor Marx és Lenin szobrait akarták felállítani, ott ma a Magyar Anyák szobra áll.

Ezek előrebocsátása után vizsgáljuk meg azt, hogyan alakult ki Budapest körül a periferikus városok és községek sora és tulajdonképpen mi is tartozik ahhoz a települési egységhez, amely mint élő organizmus fentáll ugyan, de mint közigazgatási egység megszületése előtt van.

Budapest még a múlt század elején, sőt már korábban is három szűk területre határolt városkából állott. A Duna jobbpartján az egykori erőd helyén és körülötte alakult ki Buda, a fontos közigazgatási székhely, ezzel szemközt a Duna balpartján, a mai Belváros helyén, tehát mindössze száz hektár területen Pest, a jelentős kereskedelmi gócpont, míg Budától északra Óbuda mezővároska terült el, melynek lakossága jelentős részben szőlőműveléssel és mezőgazdasági termeléssel foglalkozott.

A három város lakosságának száma együttesen ugyan már 186.94\$ főt tett ki 1857-ben, ami az európai városok között is komoly jelentőséget tulajdonított a magyar fővárosnak. Budapest természetadta előnyei révén nemcsak Magyarország, hanem az egész Délkelet-Európa centrumának számított már abban az időben.

A három város fejlődése azonban a vasúti forgalom kialakulásával indult meg tulajdonképpen. Az a magyar gazdaságpolitika, amely a magyar medence vasúti hálózatának csomópontját Budapesten építette ki, nagy mértékben járult a főváros fejlődéséhez, úgyhogy már 1869-ben a három város lakossága 270.68\$ főre emelkedett, vagyis tizenkét év alatt ötven százalékos fejlődést mutatott ki. Ennek a fejlődésnek hatása alatt indult meg az a törekvés, amely végül is a három város egyesítéséhez vezetett, 1873-ban. Ezzel a város további fejlődését még rohamosabbá tették. Budapest népe a következő két évtizedben egyenként átlagosan százezer fővel gyarapodott, míg végül a század utolsó tizedében a fejlődés minden előbbi túlhaladva több mint kettőszázezer fővel duzzasztotta meg a népesség számát és így Budapest a háromnegyed milliós városok sorába lépett.

A rohamos méretű fejlődése mellett azonban már a nyolcvanas évek elején mutatkoznak a Pestkörnyék önálló fejlődésének jelei is. A pesti oldal városhatára körül elterülő vidék alkalmas volt arra, hogy itt lakótelepek alakuljanak ki és a közlekedési kapcsolatok biztosítása révén ezeket a területeket, amelyek önálló közigazgatási egységet képeztek, be is lehetett vonni abba a városegészbe, ami végezetül is ma Nagy-Budapestet jelenti. A budapesti lakótelepeknek a Pestkörnyékre való kihelyezése azonban annak idején teljesen indokolatlan volt, hiszen a már akkor csaknem húszezer hektár kiterjedésű városban a mind nagyobb tömegben bevándorlók számára is elégséges hely állott rendelkezésre, nem úgy mint a nyugati nagyvárosokban, ahol a kis területű város kénytelen volt a nagyobb tömegek elhelyezésének céljaira határain kívüli területeket is felhasználni.

Budapesten a lakosság kitelepítése egészen más indokok következtében indult meg. Budapest közúti vasútai ugyanis a városfejlődésnek ebben a kétségen kívül legjelentősebb korszakában olyan magántársaságok kezében voltak, akik egyszerre közlekedés- és telekpolitikát üztek, s akik mindig vitték ki vasútvonalaitak, ameddig felparcellázandó területeik voltak, így érdekeik, szemben a közösségi érdekekkel, nem a helyes telepítéspolitikai irányítást szolgálták, hanem saját önző pénzügyi politikájukat vitte előbbre.

A közúti vasútak időelőtti kiépítésének eredményeként született meg a budapest-környéki elővárosok végtelen sora, ahol az 1941. évi népszámlálás előzetes adatai szerint már 516.469 lakos él, szemben a fővárost jelentő terület 1,162.822 lakosával. Vagyis a környékre szorult ki a tényleg es főváros népének kerek egy harmada. Ma már az a helyzet, hogy a nagyváros felszívó hatása inkább jut kifejezésre a környéki városokban és községekben, mint magában a fővárosban. Az utolsó tíz év alatt pl. Budapest népe mindössze 15,7%-kal gyarapodott, ugyanekkor azonban a Nagy-Budapesthez tartozó 22 község, illetve város népessége 415.969-ről nőtt a fent említett 515.469-re, ami 24%-os emelkedésnek felel meg.

Általában azt tapasztalhatjuk a századforduló óta, hogy Budapest fejlődése legfeljebb abszolút számokban múlja felül a környék népességének emelkedését, százalékos értékben azonban már mindig a környék vezet. Az utolsó húsz évben a környék fejlődése abszolút számban is felülmúlta magának a fővárosnak fejlődését, mert amíg Budapest népe 1910 és 1930 között csak 124.401 fővel szaporodott, addig a Nagy-Budapesthez tartozó községek népessége 198.303 fővel emelkedett.

A fejlődés ilyen iránya mellett maga a főváros mind kisebb része lesz annak a települési területnek, amelynek magvát alkotja. Budapest közigazgatási határai között élt 1880-ban az agglomeráció népének 80%-a,

de már a századforduló évében megtartott népszámlálás szerint magára Budapestre az agglomerációnak csak háromnegyede, pontosabban 74%-a jutott. Ettől kezdve a környék még rohamosabb fejlődését tapasztaljuk, míg mögötte elmaradva a közigazgatási értelemben vett Budapest népessége csak lassan növekszik. Már 1920-ban az agglomeráció népének mindössze 61%-a, 1930-ban 49%-a élt magában a szűk értelemben felfogott Budapest határai között. Budapest maga a környék hatalmas fejlődése következtében jelentős tömegeket veszített el. Így 1900 és 1910 közt az idevonatkozó számítások szerint a főváros népességéből kerekén 140.000 ember és 1930 és 1941 között kerekén 150.000 ember költözik ki, négy évtized alatt a főváros népe összesen 450.000 embert veszített.

Az adatokból világosan kiolvasható már az, hogy a periferikus községek kevésbé gyakorolnak a magyar vidék felé irányuló vonzást, mint inkább egy Budapestről kifelé irányuló vándorlást segítettek elő, vagyis a nagyvárosba felszivódó népességnek tekintélyes része csak dolgozni jár be, lakóhelyét azonban a városon kívül alakult településgyűrűben választja ki.

Ilyen körülmények között Budapestnek végeredményében nemcsak saját lakosságának gazdasági és kulturális szükségletét kell kielégítenie, hanem állandóan a budapestkörnyéki gyűrűvel együtt számított népesség érdekeit is kell szolgálnia. Tekintettel arra, hogy ugyanekkor a perifériákon élő lakosság semmiféle vonatkozásban nem veszi ki részét a budapesti közteherviselésből, ez a kiesés a főváros lakosságának anyagi túlterhelését is maga után vonja. Minthogy pedig, mint fenti adataink is bizonyították, a budapestkörnyéki telepek fejlődése és népszaporulata általában messze felülmúlja a székesfőváros népfejlődését, a helyzet fonáksága évről-évre mindjobban növekszik. A közös feladatok viselésében az életszabta Budapest polgársága nem arányosan vesz részt és ebből kiáltó ellentétek származnak, amelyeknek hátrányát úgy a közigazgatási határon túl, mint az azon belül élők is elviselni kénytelenek.

Különösen fokozza az ellentéteket az a körülmény, hogy Budapest csaknem húszezer hektáros területe közelről sem mondható teljesen benépesedettnek. A hatalmas területen élő 1,1 millió ember még messze van attól, hogy egészségesnek mondható tömörülésben éljen együtt és a különösen heterogén módon történt benépesedés folytán a főváros olyan hatalmas üres területekkel bír, amelyek még többszáz ezer embernek kertés, szabad levegőjű letelepedését engedik meg. Hiszen Budapest hatalmas területén hét millió ember élhetne, ha a szűkén beépített Páris módjára helyezkednék el a lakosság, de a még szétszórtabb London beépítettségi viszonyait figyelembe véve is, hárommillió embernek volna helye Budapest közigazgatási határai között. Ilyen módon látható csak igazán, mekkora anomália volt Budapesttől igen távol, sokszor 20–25 kilométerre is lakótelepeket létesíteni a budapesti munkásság számára.

Budapest lakosságának szétszórtsága jobban jut kifejezésre azonban akkor, ha pl. Berlinnel hasonlítjuk össze. A Budapest központjából megvont két kilométeres körön belül 420.000 lakos, a Berlin központjából megvont két kilométeres körön belül 400.000 lakos él. A következő két kilométeres körgyűrűben Budapesten 330.000-en, Berlinben 1.230.000-en élnek, ami azt jelenti, hogy ennek a körgyűrűnek népsűrűsége Budapesten hektáronként 83 fő, Berlinben ellenben 326 fő. A harmadik körgyűrűben Budapesten 145.000 lakos él, Berlinben félmillió. A népsűrűség értéke a negyedik és hatodik kilométerkörök között tehát 23, illetve 80 fő egy-egy hektár területre számítva. Eddig igen egyenletes volna a népsűrűség eloszlása, most jön azonban az, amit Budapesten mindenkor kifogásolni lehetett.

A negyedik körgyűrű, tehát a város középpontjából megvont nyolc és tíz kilométer közötti körök lakossága Budapesten 195.000 fő, Berlinben ellen-

ben csak 120.000 főnyi. Ez azt jelenti, hogy Budapesten ebben a külső környékben hektáronként még mindig 21-en, Berlinben ellenben már csak 12-en élnek. És most jön még hozzá az, hogy Budapesten a központból vont tíz kilométeres körön túl 160.000 főnyi népesség él, akiknek nagyrésze budapesti munkás, budapesti iskolák tanulója, szóval mindennapos használója a főváros értékeinek.

Szinte érthetetlen mindez, ha most a főváros közműhálózatának sűrűségi adatait iktatjuk ide. Mert tudni kell azt, hogy a főváros területének 39%-a csatornázott, 47%-a gázvezetékekkel, 73%-a vízvezetékekkel és 78%-a elektromos áramot szállító berendezéssel van ellátva, tehát település céljaira minden tekintetben alkalmas. És ugyanekkor a közigazgatási határai között értett főváros területének csaknem háromnegyede olyan ritkán lakott, mint egy intenzívebb kultúrájú mezőgazdasági terület.

A fővárosi települési politika teljes hiányát ezekben az adatokban és tényekben felismerni igazán nem nehéz. Ilyen múltbeli örökséggel állunk szemben tehát most, amikor Nagy-Budapest életrehívásának időpontja lassú fejlődés után elérkezett. Nem nehéz felismerni természetesen ezekben az újabb törekvésekben az újkor gazdasági észszerűségekre való törekvését, hiszen Nagy-Budapest megalkotása elsősorban egy fontos városi üzempolitika érdekében és jegyében megy végbe. Ebből a célból és ezen oknál fogva történik a főváros és környékének közigazgatási egységesítése, amelynek eredménye a jövő Nagy-Budapestje kell, hogy legyen.

A Nagy-Budapest iránti törekvések valóra váltását végső sorban megkönnyíti az ország területi meggyarapodása is, ami a két bécsi döntés eredményeként jutott kifejezésre. A világháború után minden ilyen törekvéssel szemben ott volt a vád: Budapest amúgy is vízfej a megcsónkított ország testéhez. Ma már ez is kevésbé áll, mert amíg 1930-ban az ország lakóinak iró%-a jutott Budapestre és 16%-a Nagy-Budapestre, addig 1941-ben már a budapesti hányados 8-%-ra, a nagy-budapesti hányados pedig 12>3%-ra csökkent, nem szólván arról, hogy az európai újjárendeződés során Budapest nemcsak a mai országterületnek, hanem természetes helyzete folytán az egész közép-dunai medencének lehet ismét minden tekintetben gazdasági központja, kulturális és politikai góca is.

RUISZ REZSŐ