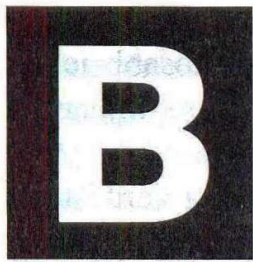


Fleischer Tamás

LAKHATÓ VÁROS LESZ-E BUDAPEST?



Budapesten jó turistának lenni. A város gyönyörű fekvése révén szinte elmagyarázza saját történetét: átkelőhely a Dunán, a hegyvidék és az alföld metszéspontja, nyugat és kelet találkozóhelye.

A Dunára néző budai dombokról gyönyörű kilátás nyílik Budapestre, főleg a sík pesti oldalra. S ha átsétálunk Budapest belvárosából az Erzsébet hídon, elénk tárul a világ egyik legszebb panorámája. A Duna enyhe hajlata rálátást enged a budai domboldalakra, a részben dombokon épült városra. Mögöttünk a pesti oldal síksága, egy pillanat alatt átérezzük, hogy két régió találkozik itt a Duna partján: a Nagy Magyar Alföld és a hegyes-dombos Dunántúl. De ha meggondoljuk, hogy a Duna a Római Birodalomnak is a határvonala, *limese* volt, vagy végiggondoljuk az azóta eltelt évszázadok történetét, kicsit többet is mondhatunk: Nyugat-Európa és Kelet-Európa találkozik itt: eltérő kultúrák, eltérő településhálózatok, eltérő infrastruktúrák.

A főváros mindennapi lakói számára azonban legalább ugyanilyen fontos kérdés, hogy az utcák piszkosak, büdösek, zajosak, az élet drága, néha veszélyes is, rendszeresek a forgalmi torlódások, és mindenki feszült, ideges.

Vajon miért nem olyan jó élni ebben a gyönyörű és önmagát magyarázó városban, mint amilyen kellemes turistaként végigsétálni nevezetességein? Vajon ez a kettősség általános nagyvárosi sajátosság, vagy valamilyen speciális helyi feszültség okozza? Feltárható-e az eredete?

Van-e mód arra, hogy a város vezetése a várostervezés szintjén történő beavatkozásokkal javulást érjen el e körülményekben? Megtalálható-e a középút a spontán folyamatoknak semmiféle gátat szabni nem képes asszisztálás és a voluntarista beavatkozások szélsőségei között? Jó alkalmat kínál ennek végiggondolására az az elhúzódó vita, ami a Budapesti rendezendő EXPO kapcsán robbant ki a város fejlesztéséről.

Világkiállítást? Álmok és szimbolikus jelzések, piaci jelszavak és provinciális vágyak keveredése tudatos fejlesztési akciók igényének a felismerésével

Nem sokkal a kelet-európai politikai földindulás előtt Magyarország már óvatosan ki-kikacsintott a keleti blokkból. Egy-egy felvilágosult állami intézkedéssel nyugat felé kívánta demonstrálni a rendszer szalonképességét, fejlődőképességét; egyben biztosítani a hatalmi berendezkedés lényegének a fenntartását külpolitikai és belpolitikai oldalról. Ezeknek az intézkedéseknek a sorába illeszkedett a Béccsel közösen megrendezendő budapesti világkiállítás terve. Két különböző politikai rendszer demonstrálta volna az enyhülés lehetőségeit, és a két ország együtt emlékeztetett volna az első világháborút megelőző közös múlt vállalhatóságára.

A nyolcvanas évek közepén még szimbólumként felmutatandó reményeket időközben túllépte az idő: a két rendszer közeledése előbb egyre nyíltabb lett, majd 1989-ben Európában senki által nem várt hirtelenséggel összeomlott a „második világ”. A világ nem az első világháború, hanem a második világháború utáni kényszerpályák meghaladására figyel, a berlini fal leomlása immár fontosabb jelzés ebben a folyamatban, mint az Osztrák—Magyar Monarchia két szereplőjének a barátkozása.

Ausztriában a megváltozott helyzetben népszavazásra bocsátották a kérdést, és a szavazók úgy ítélték, hogy nem akarnak világkiállítást. A bécsi városfejlesztésnek egyébként azok a tervei, melyeket a világkiállítás megtámogatott volna, beindultak, és hosszabb távon ez a fontos a város számára is.

Budapesten a helyzet fordított. Nem volt, és máig nincs a város fejlesztésére érvényesnek számító átgondolt és kidolgozott elképzelés. A világkiállítás sokak számára éppen ezt látszott pótolni, vagyis a kényszert az összefüggő városfejlesztésre. Ami az összefüggések *átgondolását* illeti, ezt a feladatot a világkiállítás be is töltötte. Először ugyan egy kapkodó, összefüggésekből kiragadott helykeresés indult meg a kiállítás helyszíne számára, de utána a fellángolt vita számos szerkezeti kérdést előtérbe hozott, és 1990-re leülepedni látszott a kiállítás helyszínének sokat vitatott kérdése.

Ugyanakkor az EXPO fejlesztési kényszere nagyon súlyos időkorláttal is megterhelte a lehetőségeket, és egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy végül az időhiány miatt csak azoknak a régen dédelgetett híd-, és metróépítési terveknek megvalósítására lenne lehetőség, melyeknek kiragadottsága és a hosszabb távon káros fejlesztési hatásai éppen a viták nyomán egyre világosabbak lettek a műszaki tervezők számára is. „Elismerjük, hogy az jobb lenne, de csak erre van idő” — ez a szlogen váltotta fel a korábbi, amit egy kevésbé feltárt és átgondolt helyzetben még magabiztosan tudtak hangoztatni a vitákban, nevezetesen, hogy „a világkiállítás kapcsán csak olyasmit építünk, amire amúgy is szükség van”.

Két frontvonal alakult tehát ki, nagyjából az alább következő érték- és érderendszerrel:

— A világkiállítás támogatói, akik egy piacgazdasági logika alapján a tétovaságnál és a halogatásnál fontosabbnak ítélik egy *bármiféle* fejlesztés, és ezzel a várt prosperitás beindulását. E táborban azután felsorakoznak természetesen mindazok a nyomásgyakorló csoportok is, amelyek közvetlen előnyöket remélnek az EXPO

megrendezésétől: az építőipari lobby, az állami megrendelésre számító vállalkozók, az idegenforgalom, és azok a tervezők, akik az elmúlt rendszerben elkötelezték magukat néhány kiragadott elképzelés mellett, és most részben presztizs-okokból, részben érdekösszefonódás miatt e tervek megvalósulását létérdeküknek látják.

— Velük szemben állnak a világkiállítás ellenzői, akik előbb a városfejlesztés makrokérdéseiben szeretnének nyílt vitát folytatni, és ennek alapján tartanák eldönthetőnek, hogy vajon a világkiállítás egyáltalán beleilleszthető-e egy pozitív folyamatba. Ebben a táborban vannak azok, akik a korábbi időkben is elleneztek meggondolatlan terveket, itt vannak azok a zöldek, akik a világkiállítást eleve mint a fogyasztói társadalom reklámját elkerülendőnek ítélik, és itt van számos hosszabb távon gondolkodni próbáló szakember, építészek, közgazdászok, szociológusok, akik eltérést látnak az EXPO-t eladni próbáló jelszavak és a reálisan várható események között.

Az alábbiakban nem a világkiállításról lesz szó, hanem két gondolkodásmódról, amelyik a város fejlesztését különbözőképpen tudja befolyásolni. Egy olyanról, amelyik éppen akkor akar spontán folyamatokra támaszkodni, amikor egy hibás struktúrát kellene meghaladni, és nem veszi észre, hogy a spontán folyamatok éppen a kialakult struktúra megerősítését, helyreállítását idézik elő. És egy másikról, amelyik megkísérelné elkezdni annak a struktúrának a kialakítását, amelyik a spontán folyamatokat is terelni képes.

Elemzésemben négy kérdéskört tartok fontosnak a városfejlesztés és a városszerkezet kapcsolatában:

- mik a város kialakult szerkezeti problémái,
- milyen spontán tendenciák érvényesülnek ma a város fejlődésében,
- milyen célok tűzhetőek ki a problémák megoldására,
- milyen eszközök állnak rendelkezésre e célok elérésére, a spontán törekvések létét is figyelembe véve, az ellenérdekeket is elemezve.

A város kialakult szerkezeti problémái: túlzott centralizáltság, ennek következményeképpen a városközpont túlterhelése, zsúfoltság, továbbá az egész jelenség önfenntartó jellege, állandó újratermelődése

A főváros tényleges és eszmei hálózata, tehát a közlekedés, a távközlés, a kereskedelem, az adminisztráció stb. túlzott mértékben egyközpontú, hierarchizált, és a Belváros térségének a függvénye. Ez a kialakult állapot nemcsak a függő helyzetbe került területek szempontjából, de az így túlzott megterhelésnek kitett belső mag számára is elviselhetetlen helyzetet, zsúfoltságot teremt.

Egyébként Budapest országon belüli helyzetét ugyanez a probléma jellemzi. A probléma történelmi gyökere, kialakulása nem kizárólag az elmúlt negyven évhez kötődik, inkább az utóbbi másfél évszázad örökségének tekinthető, amibe az elmúlt évtizedek központosító törekvései beleillettek, azt tovább erősítették.

Ma az *országos* közúthálózat összekötőpontja Budapest belvárosának kellős közepén helyezkedik el, de érdemes felfigyelni arra, hogy az „igények” után vakon haladó fejlesztéspolitika maga is az anomália fokozásának a szolgálatában áll: a bevezető főirányok közötti forgalmára ugyanis azáltal volt biztosítható a hely, hogy mindegyik főútvonal tömegközlekedését a föld alá süllyesztették. Egyedül Dél-Buda Belvárosba bevezető útja alatt nincs még metró, és ahogy arra Miklóssy Endre kitűnően rámutatott, most minden erőfeszítés arra irányul, hogy ezt pótolják.

Ezzel szemben egy értelmes fejlesztéspolitikának a Belváros felszínéről nem a gyalogosokat kellene eltüntetni az *autóforgalom biztosítása* érdekében, és a ma kiépülő metróhálózatnak nem a sugaras hálózatok eddigi hibáit kellene tovább erősíteni, a föld alatt megismételve a kárhozott sugaras szerkezeti vonalakat.

Spontán tendenciák a város fejlődésében: a hibás fejlesztési megfontolások csak felerősítik a káros következményeket („ugyanabból még többet”)

Azt gondolnánk, a tény, hogy a túlcentralizált és túlsúfolt városközpont problémája felismert és általánosan elismert, maga után vonja azt is, hogy megindulnak a beavatkozások, és azok a probléma oldását segítik. Ezzel szemben azt tapasztaljuk, hogy bár évek óta halljuk a diagnózist, a tényleges folyamatok mindig tovább mélyítik a gondot, és ma is azért kell küzdeni, hogy a további tevékenység *ne* a meglévő centralizáló és hibás tervek alapján folytatódjon.

Nem mindegy ugyanis, hogy a diagnózis a tünetekre épül, vagy mélyebbre hatolva a tünetek kialakulási folyamatait elemezve kerül megállapításra. Sajnos a Budapest-probléma értékelésében a látszólagos egyetértés mögött nagyon különböző mélységű elemzés található: az elterjedt, közhelyszintű tünet-megfogalmazás valójában kevés a helyes beavatkozási stratégia megalapozásához.

Az a jelenség, amit *zsúfoltság* néven foglalkunk össze, önmagában nem elegendő a teendők egyértelmű megállapítására. A zsúfoltság egy viszony eredménye, azaz az emberek és autók, illetve a rendelkezésre álló hely, tér viszonyát fejezi ki. A „zsúfoltság” jelensége megfogalmazható úgy, hogy *kevés a hely* (kiszolgálópont, parkolóhely, intézmény, híd, forgalmi sáv, járda stb.) az igényekhez képest; de megfogalmazható úgy is, hogy *túl nagyok az igények* (túl sok az autó, az ember) a rendelkezésre álló helyhez képest. Nyilvánvaló, hogy attól függően, melyik megfogalmazást tekintjük érvényesnek, eltérő lesz választott megoldásunk.

Ami a Belvárost illeti, sajnálatos, hogy többnyire a „kevés a hely” típusú érvelés győzött: ennek következménye számos itt elkészült, de a körülményeket tovább rontó, főleg közlekedési beruházás; idesorolom mindenekelőtt a két belvárosi parkolóházat, de a hat sávval újjáépített Erzsébet hidat is, majd utóbbi következményeit, a ráhordó kapacitások kényszeres bővítését. A Belvárosban valójában *nem oldható meg* helyi bővítésekkel a zsúfoltság, mivel annak strukturális okai vannak. Az emberek a már eddig kialakított hálózati arányok miatt kényszerülnek a Belvá-

rosba zsúfolódni, ezen további belvárosi *vonzási pontok* kialakításával csak rontani lehet, nem javítani.

Térbeli különbségek: ugyanaz a tünet másfajta beavatkozást igényel a történelmi központokban és az újonnan épült városrészekben

A statikusan szemlélt *tünet* önmagában nem igazít útba, mi a valódi tennivaló. Ugyanakkora sorbaállás az élelmiszerboltban vagy parkolóhelyhiány más következtetésre kell vezessen a peremvárosi lakótelepen és másra a Belvárosban. Biztos, hogy a peremvárosban a kiszolgálóhelyet kell bővíteni, ezzel szemben meggyőződésem, hogy a Belvárosban hibás lépés volt parkolóházakat építeni, az átkelési kapacitást bővíteni, a forgalmi sávok számát kiterjeszteni.

A peremkerület, illetve a hagyományos Belváros két tisztábban megjelenő eset: a kettő között számos átmenet létezik. Természetesen nem kizárólag a centrumtól való *távolság* számít, hanem az az értékítélet is, hogy vajon mennyire tekintjük átalakíthatónak vagy megőrzendőnek az *adott térség hagyományait*. A Margitsziget, a budai Vár vagy a Városliget inkább a Belvároshoz rokonítható elemzést igényelnek. A Belvárost körülvevő belső kerületekben el kell dönteni, milyen funkció tekinthető értékesnek, ezeket az értékeket nem szabad feláldozni a város nagyszerkezeti léptékéből adódó helyi konjunktúrában sem.

Időbeli hatások: össze kell vetni a korábbi beavatkozások várt hatásait azzal, ami végül is létrejött

Arra van szükség, hogy ne érjük be a pillanatnyi tünetekből *látszólag egyértelműen* levonható következtetésekkel, hanem minden esetben tovább elemezzük a probléma térbeli-időbeli kialakulási folyamatait, és így elejét vegyük, hogy a beavatkozással valójában újratermeljük a hibás mechanizmusokat.

A város fejlődésében minden térbeli struktúra korábbi építési folyamatok hatásait őrzi. A fejlesztés leírható úgy is, mint egy folyamatos, hosszú távú játszma a mindenkori döntéshozók és a lakosság spontán akciói között, ahol a döntéshozók intézkedései válaszlépések a korábbi döntések következményeire, a lakosság reakcióira.

Az egyszerű tünetértékelés általában figyelmen kívül hagyja ezt az oda-vissza hatást, és a döntésekkel újra és újra *egyedi szituációt* akar kezelni, nem ébred a tudatára, hogy épp a korábbi kezelés által kiváltott probléma válik egyre nagyobbá. Hasonló példákat a pszichológiai szakirodalom mutat be családi vagy kisebb közösségi konfliktusokon, ahol tehát a megoldást éppen az akadályozza, hogy a szereplők visszatérő reakciója ugyanarra a tünetre mindig ugyanaz. Mivel éppen a problémát előidéző vagy fenntartó korábbi lépések ismétlődnek a feltételezett megoldás érdekében, azért a játszma az „*ugyanabból még többet*” elnevezést kapta Watzlawick-Weakland-Fisch Változás (Gondolat, 1990.) című erről szóló könyvében.

A közvetlen emberi kapcsolatokban általában érzelmi alapon, vagy a másik fölötti gyors diadalmaskodás vágyától vezérelve mulasztják el a felek, hogy átgondolják saját válaszlépésük helyességét. Az analógiának ez a része ugyan nem feltétlenül használható a városfejlesztési csapdák esetében, de éppen emiatt jogosan merül fel a kérdés, vajon milyen törvényszerűségek okozhatják, hogy hosszú korszakokon keresztül személyükben és személyiségükben eltérő döntéshozók ugyanabban a megoldatlan szituációban találják magukat, és rendre ugyanúgy reagálnak!

A gazdasági-politikai mechanizmusok hatásai: a térbeli fejlesztések visszatükrözik a politikai mechanizmusokat

Magyarországon az elmúlt évtizedekben nem egyszerűen ismétlődő, hibás döntési sorozatról beszélhettünk, de a mindenkori döntések határozottan centralizáló jellegűek lévén tökéletes összhangban voltak azzal a politikai mechanizmussal, amelyben születtek. Korábbi elemzéseimre utalva: nemcsak a műszaki hálózatokra, de a kereskedelemre (az „ellátásra”), az oktatásra, az egészségügyre stb. is kiterjedt ugyanez a sugárszerű hierarchikus struktúraépítés. Ugyanakkor a felismerés, hogy a centralizált struktúrák összefüggésbe hozhatók a centralizált politikai berendezkedéssel, egyúttal azt az optimista várakozást is szülte, hogy a politikai rendszer összeomlása automatikusan magával hozza a műszaki struktúrák decentralizálását. Ehhez képest ma semmiféle biztosíték nincs arra, hogy a kiépülő új politikai hatalom ne legyen maga is hasonlóképpen centralizáló jellegű, mint elődje volt. A kommunista rendszernél régebbi kelet-európai hagyományok is mozgósíthatóknak bizonyultak, úgyhogy az áttérés legalábbis nem automatikusan megy végbe. S egyáltalán: illúzióknak bizonyult a várakozás, hogy a piac maga megoldaná ezeket a területi kérdéseket.

A piac hatásai: sok ezzel kapcsolatos illúzió ellenére a piaci mechanizmusok elsősorban a meglévő struktúra kitöltésére alkalmasak és nem egy új struktúra létrehozására

A „kevés a hely” és a „nagyok az igények” megfogalmazás az önkormányzat számára felvethető alternatíva. Egy vállalkozó számára azonban csak az egyik megfogalmazás megragadható: a vállalkozó az *igényeket* akarja kielégíteni, mert számára ez jelent jövedelmező befektetést. Üzletet vagy bódét fog nyitni ott, ahol sok ember fordul meg, és örül annak, ha ezzel még több embert maga köré vonz, nem érdekli, hogy más szempontból ez már *túl sok ember, túl nagy forgalom*.

Ugyanígy gondolkodik a nagyobb vállalkozó, vagy a külföldi befektető is. Ott akar megkapaszkodni, telekhez jutni, ahol a legnagyobb hasznot — forgalmat vagy jövőbeni telekérték-növekedést — remélheti. Nyilvánvaló tehát, hogy általában a város legfrekvenciáltabb térségei állnak a legnagyobb ostrom alatt, különösen ami-

kor a tapasztalatlan önkormányzatok sem a terület valódi értékével, sem a szerződésekbe foglalható egyéb kikötésekkel nincsenek tisztában, és a tőkehiány, amit önmaguk számára állandóan ismételnének — de ha ezt elmulasztanák, kívülről is tudatosítani próbálják bennük — éppen afelé hajtja őket, hogy fillérékért megszabadítsák magukat a tényleges vagyonuktól.

Teljes tévedés elhinni, hogy ezeket az ajánlatokat sürgősen és mindenáron meg kellene ragadni. Sem a főváros egészére vonatkozóan („akkor Prágába viszik”), sem az egyes kerületekben („akkor a szomszéd kerületbe megy”) nem történik semmi helyrehozhatatlan, ha a tulajdonos nem ma bocsátja áruba térségeinek legértékesebb részét. Éppen a meggondolatlan eladások okozhatnak nehezen korrigálható károkat, és helyrehozhatatlan veszteségeket. Meggondoltabb városfejlesztéssel hosszabb távon vonzóvá lehet tenni olyan területeket is, amelyeket mai állapotában senki sem keres. Ugyanakkor a legértékesebb területekkel jobb megvárni, hogy az önkormányzatok, a helyben lakók maguk alakítsák ki rá vonatkozó elképzeléseiket, és ahhoz keressenek ajánlkozót.

Ma a fővárosnak a fejlesztés jelszavával kijelölt akcióterületei javarészt a tőke spontán célpontjaival esnek egybe. Ahhoz, hogy egyáltalán elkeljenek, nincs szükség fejlesztési kényszerre. Sőt, ha kényszerűen gyorsabban kell rájuk befektetőket találni, az kifejezetten káros, mivel ez a hosszabb távú, megfontoltabb gazdálkodás lehetőségét korlátozza.

Arra lenne szükség, hogy a főváros vezetése a főváros lehetséges strukturális fejlesztési modelljeit gondolja végig és ebből vezesse le a közvetlen tennivalókat.

A városszerkezeti problémák megoldására kialakított eddigi elképzelések öt városfejlesztési modellben foglalhatók össze:

- 1. Nem fejleszteni;**
- 2. A foghíjaknál fejleszteni, belülről kifelé haladva;**
- 3. Megnövelni a Belvárost;**
- 4. Alközpontokat fejleszteni (alcentrumok);**
- 5. Egy antipólust, új városközpontot létrehozni.**

Jóllehet ezek a modellek a valóságban nem tisztán, azaz nem egymást kizáró módon érvényesülnek, annak tisztázásához, hogy a város vezetésének mely tendenciákat kellene erősíteni, és melyeket fékezni, célszerűnek tartottam az egyes fejlesztési logikákat elkülönítve tárgyalni.

A főváros így is túl nagy, egyáltalán nem kell fejleszteni, minden fejlesztés csak további aránytalanságot okoz.

Bár ez a (nem)fejlesztési modell helyesen méri fel, hogy az ország túlzott centralizáltságát a *centrumon kívüli fejlesztésekkel* lehet kompenzálni, megítélésünk sze-

rint ehhez irreális tempót és szociológiailag nem kivihető eszközöket kapcsol, amikor azt egy kétmillió város erőszakos elorsvasztásához köti. Ugyanakkor a modellből el kell fogadni a gondolatot, hogy nem indokolt a fővárosban olyan fejlesztés, ami máshonnan elvont pénzekből, és a többi település érdekei ellenében történne.

Van ennek a gondolkodási modellnek egy jóindulatú antiurbánus vagy *zöld* változata is, amivel érdemes foglalkozni. Eszerint maga a nagyvárosi lét, a nagyvárosi életmód leépítendő, mert nem hozható harmóniába a természettel. Ebben sok igazság van, ugyanakkor nem tűnik reális helyzetmegítélésnek, hogy a probléma a város magára hagyásával lenne megoldható. Számos izgalmas kérdés vethető fel egy környezeti szempontból fenntartható és egyben civilizált életmóddal kapcsolatban. Mégis úgy vélem, hogy miután a fejlett világban sem tapasztalható még semmiféle áttörés vagy drámai változás ebben az irányban, egyelőre a létező kétmillió városban a mai városi életmódból kell kiindulni, és ennek elviselhetőbbé tétele lehet csak reális cél. Ezt viszont nem tudom elképzelni a körülmények javítására irányuló intézkedések, köztük esetenként beruházások, fejlesztések nélkül.

A Belvárost kell rendbehozni, erre van vállalkozó is: be kell építeni a foghíjakat, hogy kulturált legyen a környezet.

E modell támogatói abból indulnak ki, hogy a belváros meglévő épületállománya leromlott. Itt lenne szükség műves, minőségi építészeti tervezésre és kivitelezésre, ráadásul erre *áldoznának* a nyugati befektetők. Ebből az érvrendszerből nem vitatható, hogy az érintett kerületeknek élniük kell a kínálkozó befektetői lehetőségekkel minden olyan esetben, amikor az beleillik saját elképzeléseikbe. Ezzel szemben súlyos hibának tartanám a belvárosi foghíjakon alapuló fejlesztést választani a városfejlesztés motorjának. A Belvárosban sok forgalmi célpont, forgalmi csatorna épült ki eddig is (forgalmi sávok, parkolóházak), ehhez most ez a modell a további forgalmi célpontokat szeretné módszeresen szaporítani. Utaltam arra is, hogy a befektetők, amíg lehetőségük van rá, előnyben részesítik a város legfrekvenciáltabb pontjain kínálkozó beruházásokat. S persze előszeretettel sugallnak és támogatnak olyan ideológiákat, amelyek a város vezetését arra készítik, hogy ezekhez a beruházásokhoz előkészítse számukra a terepet.

Ezek a beruházások a belső értékes részekre irányulnak, mert a befektető számára ott a legbiztosabb, hogy a beruházott ingatlan és az alatta lévő földterület értéke jelentősen nőni fog. A város vezetésének viszont olyan térségek beruházásait kell támogatni, amelyek *az éppen beépítésre kerülő földdarabon kívül* a lehető legnagyobb felértékelő hatással járnak. Mert csak ez realizálódhat a város — az önkormányzat vagy a város lakói — számára mint az adott beruházás haszna.

A Belváros túl kicsi, ezért meg kell növelni, át kell terjedjen a szomszédos területekre.

Ez a modell tulajdonképpen nem tér el az előzőtől, annak logikus következménye, hiszen a Belvárosban nagyon hamar kimerülnek a beépíthető területek, és utána (hacsak el nem kezdődik a meglévő épületek rombolása) bővíteni kell az akcióterületet. Ezt szorgalmazza ma, sajnos, a főváros hivatalos program-tervezete. Eszerint a legfontosabb feladat a közeljövőben a város, különösen a belső városmag észak-déli irányú „széthúzása” a Duna mentén.

Megítélésem szerint ez a fejlesztési elképzelés is a Belváros *helyhiányát* akarja megoldani, figyelmen kívül hagyva a probléma szerkezeti gyökereit. Egy nagyobbra növelt, és a jelenlegivel folytonosságot képező Belváros nem tudna lényeges változtatást elérni a főváros — és az ország — egyetlen pontra fűződésén. Másrészt ez az elképzelés sem szakít a *belülről kifelé* induló fejlesztési hagyományokkal, ami az „ugyanabból még többet” gyakorlat jellemzője. Eszerint most belül vannak a legégetőbb gondok, először ezeket kell orvosolni, azután fokozatosan haladhatunk tovább (eddig úgy mondták, hogy „a következő ötéves tervben”), kifelé. A problémákat újratermelő, megoldás helyett azokat odébbgördítő beruházások nyomán mindig kiderült, hogy megint belül a legsúlyosabbak a gondok, így újra itt kellett megoldásokat keresni.

Harmadik kifogásom gazdasági jellegű. Azzal, hogy a főváros erőfeszítéseket tesz arra, hogy a Belvárostól közvetlenül délre fekvő területeket revitalizálja, felértékel egy olyan térséget, amelyik „magától”, „ingyen” felértékelődne egy gondosabban megválasztott fejlesztési politika esetén. A Csepel-sziget bekapcsolása a város vérkeringésébe és az ottani jól megválasztott fejlesztések a sziget és a Belváros közötti teljes partszakaszt felértékelnék, vonzóvá tennék a beruházók számára, míg fordítva ez nem igaz: a Belváros menti beruházásoknak nagyon kicsi a délre kisugárzó, prosperitást élénkítő hatása. Ehelyett majd újra fellángol a jelenlegi vita a fejlesztések allokálásáról, de már a jelenleginél is kedvezőtlenebb, óriásira növelt Belváros árnyékában.

Több alközpont, kerületközpont fejlesztésével tehermentesíteni lehet a Belvárost.

Az *alcentrumok* modellje már a húsz évvel korábbi általános rendezési tervben is felmerült, mert e terv hat alcentrum kiépülésével számolt. Sok minden meg is valósult: ezek az alcentrumok jelentős *helyi bevásárlóközpontokká* váltak, és ami az alapellátást illeti, valóban szücségtelen innen a Belvárosba járni. Ugyanakkor az építészeti megoldások, a sivár panelépületek, az utca hiánya stb. mégsem teszik vonzóvá, otthonossá az új központokat, azok magukon viselik egy korszak stílusjegyeit. A magán bolthálózat is nehezen tud ma beilleszkedni a nem rá tervezett térbe, és így az ellátottság mégis szegényes és uniformizált maradt.

Nagy Béla és munkatársainak újabb fejlesztési elképzelése szerint a Belváros és az 1950-es hozzácsatolt kerületek között, a régi Budapest peremvidékén húzódó *ipari zóna* cserélendő egy paradigmaváltásnak is megfelelő *kereskedelmi-szolgál-*

tatási szervező funkciójú zónává. A jelenlegi Belváros történeti-műemléki jellegű központ maradna, de nem városszervező funkciójú.

Új városközpontot kell kialakítani, csak ez képes átvállalni valóban fővárosi, vagy európai centrum jellegű nagyvárosi funkciókat.

Az *antipólus* modellhez sorolható Aczél Gábornak az a javaslata, amelyik Dél-Budapest térségében, ezen belül a Csepel-sziget északi, ma még be nem épített részén nyitna meg olyan építési területet, amely alkalmas lenne, hogy a történelmi városközpontba törekvő tőkét ide vonzza, s itt fokozatosan létrejöhet Budapest új városközpontja. Ez a terv — összhangban a fentebb ismertetett gondolással — a javasolt új, fővárosi léptékű üzleti és adminisztratív központot a Hungária-körút Csepel-szigetre való bevezetésével kötné össze a pesti oldallal, míg Buda felé egy itt épülő csepeli híddal vezetné tovább a forgalmat.

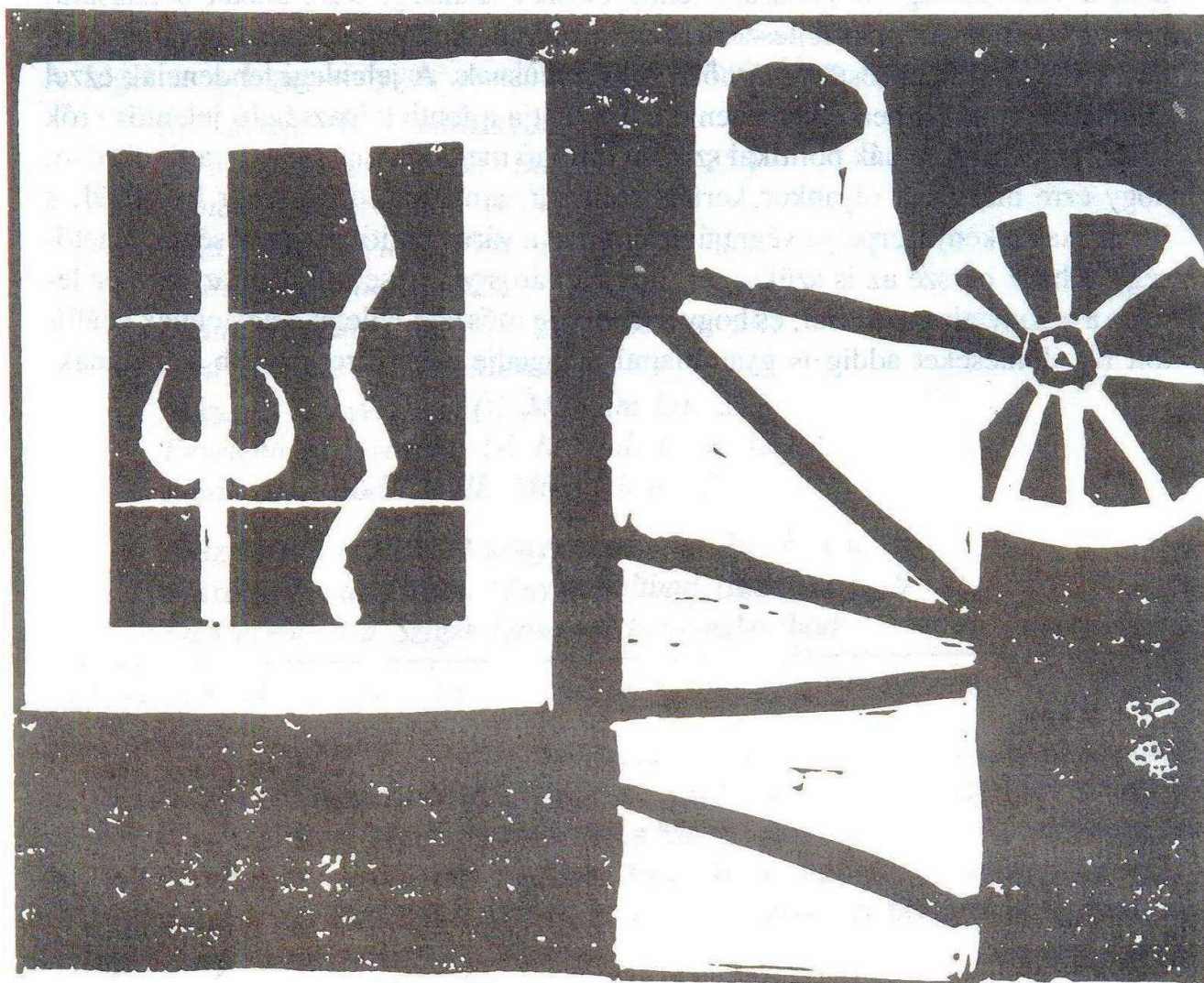
A Csepel-sziget északi részét kétfelől a Duna két ága, délről a Szabad-kikötő medencéi határolják. A térség rendkívül jó lehetőséget kínál egy szigetszerű, *kivételes gazdasági szabályozás* kialakítására (vámszabad-terület, különleges gazdasági övezet stb.), amivel a tőke számára vonzóvá válhat. Az ország egészében a szabályozók kialakítása az előzetes, optimista elgondolásokhoz képest lassabban halad a meglévő strukturális, szociális és tudati kötöttségek miatt, itt sokkal szabadabban állapíthatók meg a feltételek, és a térség kísérleti terep is lehet, merészebb, vonzó körülmények biztosításával (adókedvezmény, alacsonyabb terhek), hiszen még hiba esetén sem az ország egészén indul meg a lavina (az értékek elkótyavetyélése). Ami azonban talán még ennél is fontosabb, az állam garantálhatja, hogy az adott területen például öt évig vagy tíz évig nem változtat a szabályozáson, így kiszámíthatóvá teszi a beruházónak a kalkulációt: s ezzel a tőke tartózkodó magatartásának *legkomolyabb* okát iktatja ki. Így biztosítható, hogy rövidebb idő alatt az új építetők mintegy egymás számára javítsák a körülményeket, érezhető vonzást gyakoroljanak a legkülönbözőbb funkciókra, és ezzel belátható időn belül tehermentesítsék a hagyományos városközpontot. Ugyanakkor az egész folyamat nincs szorosan időhöz kötve, lassúbb fejlődés esetén a hatások is lassabban játszódnak le, esetleg máshol, másfajta szabályozással újabb térség nyitható meg. Gyorsabb és sikeresnek ítélt fejlődés esetén viszont fokozatosan bővíthető, *ad absurdum* végül akár kiterjeszhető az egész országra.

Eszközök a célok elérésére; ezek közé beleillik-e egy világkiállítás megrendezése?

A belső területeken a beruházók érdeklődésének homlokterében az értékes, nagy forgalmú telkek, patinás ingatlanok állnak. Az önkormányzatok érdeke az lenne, hogy amíg nem rendelkeznek kiforrott elképzelésekkel a kerület, a térség profilját, jövőjét illetően, addig inkább fékezzék a spontán folyamatokat, ellenkező esetben

minden egyes szerződés kész helyzetet teremt számukra, és a tervezés, a jövő lehetséges mozgásterét szűkíti le. A főváros nagyszerkezeti léptékében ugyancsak a belső kerületek fejlesztésének mérsékeltebb üteme látszik előnyösebbnek. Emellett fontos cél a kívülről befelé tartó fejlesztési sorrend elősegítése. Ezt a Belváros tehermentesítése kívánja, amit talán legmarkánsabban az országos és európai nagyvárosi feladatokat is átvállalni képes új városközpont kialakítása segíthet elő. Erre a célra helyzeténél fogva alkalmas lehet a Csepel-sziget északi csúcsa. Egy itteni városközpont kialakítása akkor reális, ha sikerül a Budapest iránt érdeklődő tőke egy részét ide koncentrálni. Rugalmas rendezési funkcióterv alapján olyan vállalkozókat kell keresni, akik a térség beépítése mellett a megközelítést biztosító infrastruktúra kiépülésében is érdekeltté tehető. Az egész fejlesztés azonban csak olyan határig lehet kölcsönös érdek, amíg a finanszírozás miatti engedmények nem mennek a tervezett funkciók korszerű kialakításának a rovására.

Csak ezt követően dönthető el, vajon a világkiállítás vagy más kiemelt és figyelemfelhívó rendezvény mikor segítheti elő a város fejlődését. Az már jelenleg is megállapítható, hogy a világkiállítás „decentralizált” akcióterületei közül a *belső kerületekben* nincs szükség arra, hogy meggyorsítsuk a beruházási tevékenységet,



sőt az ilyen gyorsítás inkább hátrányos. *A Belvároson kívüli, de ahhoz kapcsolódó térségek*, így a Duna-parti sávok esetében is káros a fejlesztések szorgalmazása, ha ez a külső fejlesztések rovására megy. *Egy időben* sürgető világkiállítás pontosan ezt a helyzetet teremti meg, ezért a kívülről befelé történő fejlesztés elvének a Petőfi híd melletti belső helyszín is ellentmond.

A potenciális új városközpont szempontjából az 1996-os rendezvény mindenképpen túl korai lenne, és csak kárt okozna, de nem elképzelhetetlen egy, az ezredforduló idejére tervezett markáns rendezvény jótékony hatása az addigi beruházásokra. Egyértelmű, hogy olyan *rendezvényre, ami éppen a szükséges Csepel-szigeti beruházásokat nem segíti elő, ezzel szemben alátámasztja a városfejlesztés szempontjából kifejezetten káros Lágymányosi híd megépítését, egyáltalán nincs szükség, sem 1996-ban, sem máskor.*

Következtetések, kérdések

Elsősorban arra szeretném felhívni a figyelmet, hogy eddig ezeknek a kérdéseknek a nyílt megfogalmazása is elmaradt, tehát nem is tartalmi állásfoglalásra, hanem a vitathatóság elfogadására lenne először szükség: azaz annak belátására, hogy a konkrét mérnöki fejlesztési döntéseket meg kellene előznie egy város jövőjére vonatkozó nem-(csak)-mérnöki konszenzusnak. A jelenlegi tendenciák ezzel ellentétesek: miközben elvben senki nem vitatja a fentiek igazságát, jelentős erők késleltetik a problémák politikai szinten történő megfogalmazását, arra törekedve, hogy erre már csak olyankor kerülhessen sor, amikor a döntési tér beszűkül, s ismét csak a kényszerpálya végigjárása marad a város politikai vezetésének lehetősége. Ehhez persze az is szükséges, hogy a város vezetése mindehhez partner legyen a bizonytalankodással, és hogy a látszólag műszaki jellegű, vagy ennek beállított rész döntéseket addig is gyanútlanul átengedje a legagresszívebb lobbyknak.

Liget

IRODALMI
ÉS ÖKOLÓGIAI
FOLYÓIRAT

1992/4 TÉL

LÁNYI ANDRÁS: *A másik köztársaság*

álomnapló bolondos álom aszályos álom álomtalanodás

GYÖRE BALÁZS, BIKÁCSY GERGELY, BALASSA PÉTER,
RÁBA GYÖRGY, BENEY ZSUZSA, FÖLDÉNYI F. LÁSZLÓ,
VAY TAMÁS, TAKÁCS ZSUZSA, MÁRTON LÁSZLÓ,
KALÁSZ MÁRTON, KARÁTSON GÁBOR, HORGAS BÉLA,
DALOS MARGIT, S. NAGY KATALIN, DONÁTH LÁSZLÓ,
LEVENDEL JÚLIA, TANDORI DEZSŐ

írásai az álomról

SZEPESI ATTILA, NOVOTNY GERGELY, MAY SZILVIA és
FARAGÓ FERENC prózája, NYÍRFALVI KÁROLY verse

SÁNDOR IVÁN: *A kelepce genezise és a tamil csónakos*

FLEISCHER TAMÁS: *Lakható város lesz-e Budapest?*