



MÁSODIK MILLENNIUM

BUDAPEST JÖVŐKÉPEI

MCMXCIII



# MÁSODIK MILLENNIUM

(Budapest jövőképei)





**Fővárosi Önkormányzat**  
*Városfejlesztési Ügyosztály*

## A J Á N L Á S

*A "Második Millennium" - Budapest jövőképei - című dolgozat elé*

A kétezredik év küszöbéhez érkeztünk. Budapest - miként a Millenniumkor - ismét radikális változások időszakába érkezett. Nem mindegy azonban, hogy ez a folyamat miként zajlik le, hiszen olyan elágazási ponthoz került a főváros, amikor az eddigi rutinmódszerek továbbvitele nem látszik elégségesnek.

Belátható, hogy most nem a fokozatos növekedés jelenti a folyamatok jellemző pályáját, hanem a gyors változások. Ezek egyrészt lényegesen bonyolultabbak az előzőnél, másrészt nehezebben, és kisebb valószínűséggel jelezhetők előre. Ezért olyan várospolitikát kell kialakítani, amely rugalmas, teret enged ma még nem látható igényeknek is, mederben tartva azokat egy működőképes város fenntartása, környezetének és értékeinek védelme érdekében.

Ügyosztályunk 1992. júliusában megbízott néhány független gondolkodásáról és véleményéről ismert szakértőt, hogy ennek megoldási lehetőségeit vizsgálják, figyelembe véve a várható veszélyeket is. Ezért kértük, hogy a pozitív és a negatív lehetőségekre egyaránt mutassanak rá, hiszen nem csak a javasolt folyamatokra kell figyelni, hanem azokra is, melyeket negatívan ítélünk meg.

A munka eredeti célja egy olyan vitaanyag megalkotása volt, mely szakmai-szakértői és politikai-döntéshozói körökben is megvitatható. A Második Millennium a valódi hatását éppen ezen megbeszélések során fejtheti ki, azon keresztül, hogy különböző kérdésekben meggondolásra, állásfoglalásra, értékválasztásra készíti az érintetteket.

A munka során arra biztattuk a szakértőket, hogy a jelenlegi jogszabályok és tervezési szabványok kötöttségeit lépják túl, ahol azt szükségesnek tartják, és a

legjobb meggyőződésük szerinti ajánlásokat fogalmazzák meg. Ebből adódik is bizonyos inkoherenca a jelenlegi - amúgy is változtatásra szoruló - jogszabályi környezettel. Arra kértük a kutatócsoportot, hogy mutassa be azokat a peremfeltételeket, melyek szükségesek ahhoz, hogy a jelenlegi dinamikus építési periódus - *a Millennium-korabelihez hasonlóan* - szabályozott mederben, előrelátóan szerveződjék, hogy a polgár jól érezze magát, a tőke találja meg számításait, és a környezet minősége javuljon.

Megítélésünk szerint - *egyétértve dr. Kiss István opponensi véleményével* - az anyag koncepcionális alapokon épül fel, mivel a leglényegesebb problémákat vizsgálja, megfelelő szemlélettel, azonkívül javaslatokat is tesz azok megoldására, és az alkalmazható módszerekre. Az évtizedek alatt megszokott sémákban való gondolkodás helyett alternatív megközelítéssel fejt ki a kérdéseket. Mindezt élvezetes stílusban adja elő, mely lehetővé teszi, hogy ne csak a szűkebb szakmai körök, hanem minden érdeklődő és érdekelt egyaránt hasznosan forgathassa.

E kutatás arra vállalkozott, hogy bemutassa különböző döntések következményeit, a jókat és a rosszakat is, **segítve ezzel a döntéshozókat** és döntéselőkészítőket. A megbízó nem kívánta szoros kontrollal korlátozni a kutatók szabadságát, így a dolgozat természetesen a kutatók ismereteit és véleményét tükrözi.

Ahol nem lényegtelen tények kerültek el a kutatók kritikus figyelmét, ott ez nem vált a következtetések javára. Ez a közműrendszer fejlődésére és állapotára vonatkozóan általában is igaz. (4.52. fejezet). Néhány példa a teljesség igénye nélkül:

A közmű rendszer már nem a városmag ellátó "gerincén", a Nagykörúton "lóg". Az elmúlt évtizedekben Pesten, de részben Budán is új gerincvezeték gyűjtők épültek ki a peremkerületek részére. Az ivóvíz rendszer fő víznyerő bázisai északon és délen a városhatáron kívül vannak (Szentendrei és Csepel-sziget). A lakótelepi és családi házas övezetek rendszerei nem a belváros rendszeréről vannak "kilógatva", hanem feléjük a víznyerő területek irányából önálló fővezetékek épültek. A szennyvíztisztítóról írottak tévesek: A Pest-Déli területek szennyvíztisztítója ("jócskán elavult") világszínvonalú (korszerűsítése tavaly fejeződött be), a kapacitását kell bővíteni. A főváros távlati csatornázási és szennyvíztisztítási terve nem egy, hanem négy szennyvíztisztító telepet

irányzott elő (Észak-Budapesten, Közép-Budapesten, Dél-Pesten és Dél-Budán). A Közép-Budapestre tervezett (központi) telep kapacitását a főváros fejlődése és ivóvíz fogyasztása akkori tendenciája alapján számították ki (nem "megszokott megalomániából", és mai számítás szerint is mintegy 3/4 millió m<sup>3</sup> szennyvíz keletkezése reális a gyűjtőterületen. (Összehasonlításként: Bécsben a simmeringi szennyvíztisztító telep kapacitása is 1 millió m<sup>3</sup>. A fejlesztési források tervezett megoszlását bemutató ábrán nem szerepelnek a külső városrészekben tervezett fővárosi közműberuházások, amelyek pedig milliárdos nagyságrendűek. A felsoroltak figyelembevételével, vélhetően a következtetéseket is befolyásolhatta volna (6.44. Általános tanulságok).

Szándékunkban áll e kutatás folytatása, továbbfejlesztése, hogy az támogassa a várospolitikai szereplőit, s elősegítse Budapest hosszú távú fejlesztési koncepciójának megalapozását. Véleményük, javaslataik mindehhez hozzájárulhatnak, ezért azokat köszönettel fogadjuk.

Ajánljuk e munkát a városfejlesztés szereplőinek - döntéshozóknak és döntéskészítőknak egyaránt- tágabb értelemben az urbanisztika iránt elkötelezett, érdekelt, vagy érdeklődő valamennyi társunknak, hiszen közös érdekünk szép városunk, életünk színhelye - *Budapest* - virágzó várossá, méltó emberi lakhellyé emelése.

B u d a p e s t, 1993. szeptember 23.

T i s z t e l e t t e l :

a m e g b í z ó





# **MÁSODIK MILLENNIUM.**

## **Budapest jövőképei**

### **Munkaközi tanulmány**

**Készítette a Főpolgármesteri Hivatal Városfejlesztési Ügyosztályának  
megbízásából**

**a B M E Urbanisztikai Intézet M T A Kutatócsoportja  
keretében alakult munkacsoport**

<b>Fleischer Tamás</b>	<b>építőmérnök, gazdasági mérnök</b>
<b>Hajnal Albert</b>	<b>gépészmérnök, rendszerkutató</b>
<b>Kiss István</b>	<b>jogász, közigazgatási szakértő</b>
<b>Korompai Attila</b>	<b>közgazdász, jövőkutató</b>
<b>Kovács Géza</b>	<b>közgazdász, jövőkutató</b>
<b>Miklóssy Endre</b>	<b>építészmérnök</b>
<b>Várnai Gábor</b>	<b>szociológus</b>
<b>Vidor Ferenc</b>	<b>építészmérnök, a Kutatócsoport vezetője</b>
<b>Vörös Károly</b>	<b>történész</b>

**1993. augusztus**

**Szerkesztette:**

Fleischer Tamás

Miklóssy Endre

Vidor Ferenc

**Szerzők:**

A munkacsoport tagjai.

**A műszaki szerkesztés a V Á T I -ban készült****Közreműködött:**

Kleiner Erzsébet

Majorossy Mária

Nagy Ferencné

Németh Izabella

Varga Imre

Vári Ferenc

A csoport 1992 nyara óta dolgozik együtt. Az első időszakban mindenki elkészítette a saját szakterületére vonatkozó indító vázlatokat. Ezeket megvitatva, kiigazítva, több fokozatban közelítettünk az 1992 végére kialakult szöveghez. Azóta hasonló módszerrel próbáltunk továbblépni.

A csoport tagjain kívül részt vettek a munkatalálkozókon

Kolundzsija Gábor

Pallai Katalin

Rékasi János

Külön köszönetünket fejezzük ki Kolundzsija Gábornak, aki nemcsak azzal segítette a csoport munkáját, hogy részletes emlékeztetőket készített a megbeszéléseinkről és gazdag háttéranyagokkal látta el a csoportot, hanem maga is sokoldalúan közreműködött tanulmányunk tartalmi megformálásában.



*A várost nem hatalommal kell kormányozni, hanem szellemmel vezetni. Ez az átszellemült létnek megfelelő uralmi eszköz. Ezt nevezték a régiek ars regiának, királyi művészetnek, mert nem szigor, nem büntetés volt, hanem magas tudás: művészet.*

*Hamvas Béla*

## 1. BEVEZETŐ

### 1.1 Szemléleti keretek

A Főpolgármesteri Hivatal Városfejlesztési Ügyosztálya azzal bízott meg bennünket, hogy tárjuk fel azokat a problémákat, vizsgáljuk meg azokat a feltételeket, melyek Budapest életét az új ezredév küszöbén befolyásolják. Csak ezeket felismerve, kapcsolódásaikat feltárva terelhető kedvező irányba az ország fővárosának jövője, egyben megteremtve a lehetőséget a korszerű fejlesztési elképzelések kibontakoztatására, nívós rendezési tervek kimunkálására.

A megbízás már bevezető soraiban arra biztatott bennünket, hogy a pozitív és a negatív eshetőségeket egyaránt vegyük figyelembe, továbbá hogy a rendszerváltozás következtében előálló, - és feltehetően a következő években még erőteljesen fokozódó - beruházói nyomás közepette törekedjünk ennek "konceptcionális kezelésére, a város arculatának megőrzése mellett."

A Városfejlesztési Ügyosztály megbízása megállapítja, hogy "az utóbbi évtizedekben egyre növekvő számú rendezési terv született, környezetünk mégis egyre rendezetlenebb képet mutat". Ezért szükség van arra, hogy a városi változásokban is észlelhető, növekvő rendezetlenség ("entrópia") jelenségét érzékeljünk, és keressük, hogyan lehetne e folyamatot lassítani, megállítani illetve visszafordítani.

Munkánk összeállításának első szakaszában - a jelzett igényeket figyelembe véve,- elsősorban **gondolatmenetünk szemléleti bázisát kívántuk rögzíteni**. A város valamennyi lényeges problémáját megragadni igyekvő, de ugyanakkor a korlátokat is érzékelő "holisztikus" szemléletünket azonban már ebben az első szakaszban sem kívánjuk sterilen értelmezni és csupán általánosságokra korlátozni. Olyan elveket és elgondolásokat is igyekszünk megformulálni, amelyek

a már kész tervelőkészítő anyagok (karakterterkép, problématerkép stb.), esetleges korrekcióira is kihatással lehetnek.

Szándékunk az, hogy megkíséreljünk hidat verni elvi-koncepcionális alapállásunk, valamint a főváros és a kerületek szakmai-politikai irányításából, és nem utolsósorban a lakosság érdek- és értékkonfliktusaiból adódó gyakorlati problémák kezelésének eljárásai, technikái között. Természetesen nem mindenkor és mindenütt alkalmazható előírásokra, receptekre gondolunk. Csupán olyasfajta megfontolásokra, melyek az említett konfliktusok oldásának keresése során a fejlesztés kedvezőbb kompromisszumainak, a nívósabb, időben tartósabb és társadalmilag is előnyösebb kibontakozás útját jelölik ki.

A települési problematika - adott esetben Budapest leírásának - igen sok, kisebb vagy nagyobb hibalehetőséget hordozó, statikus vagy dinamikus modell-konstrukció felelhetne meg. Amikor a lehetséges modellek között választani kényszerülünk, nem kevés gondot okoznak magának a modellezhetőségnek a korlátai. Melyek azok a komponensek és összefüggések, amelyek magának a városnak, illetve szűkebb vagy tágabb környezetének az életjelenségeiből megragadhatók? Mi számszerűsíthető és mi az, amit csak kvalitatíven lehet leírni, vagy gyakran még így sem.

Ilyesfajta megközelítések a főváros lakosságának sokféle értelemben vett szellemi és testi táplálkozására, anyagcseréjére és dinamikus vonatkozásaira éppúgy vonatkoztathatók lennének, mint építményeire vagy az infrastruktúra számos elemére. A teljes spektrumból azonban csak egyes részleteket választhatunk. Vállalnunk kell saját nézeteink korlátosságát. A tématerület szinte végtelen változatosságából ugyanis csak azt "vesszük észre", azt emeljük ki, amit most és itt, legjobb tudásunk szerint gondolkodásra és cselekvésre készítőnek vélünk.

Akár inkább statikus, akár kvalitatív, dinamikus jellegű modellt választunk, valójában minden jelenségnek tér és idő dimenziói, tehát többé-kevésbé jól jelölhető koordinátái vannak. Erre azért érdemes kitérnünk, mivel egyes szakterületi közelítések konvenciói gyakran hajlamosítják az elemzést végzőket arra, hogy különféle társadalmi vagy akár technikai folyamatok esetében *elhanyagolják a térfaktorokat*, méginkább a térdimenziókat kvalitássá emelő *hely* (a sokat említett *genius loci*) jelentőségét. Az is előfordul, hogy a különféle *térstruktúrák* fejlesztéséről folyó viták során pedig *az idő dinamikáját nem veszik kellő jelentőséggel figyelembe*, még ha formálisan társul is a tervekhez jövőkép, egy-egy időpont vagy időtáv. A térmetszetek egyidejű elemzésének *szinkron*

súlyozása éppoly fontos, mint a *diakronikus* közelítés, amikor tehát az időbeli változások milyenségét helyezzük figyelmünk előterébe.

## **1.2 Második millennium: Hogyan tovább?**

A főváros várospolitikája fordulóponthoz érkezett: a számtalan válságjelenség, amivel szembe kell néznünk, arra figyelmeztet, hogy radikálisan új megközelítéseket kell alkalmaznunk. A "radikális" kifejezés azonban itt nem azt jelenti, hogy "mindent fenekestől felforgató", hanem azt, hogy "a gyökerekig hatolva új kiindulást kereső".

A várospolitika a modern korban több fázison ment át, időről időre új célokat fogalmazva meg. Ezek a célok - a századelőtől kezdődően - a következőkben jelölhetők meg:

- (1) *valamely utópiából dedukált ideális állapot előállítása*
- (2) *valamely értékrend szerint értelmezett haladás biztosítása*
- (3) *mérhető növekedés elősegítése*
- (4) *nyomonkövethető folyamatok szabályozása valamely felismert törvényszerűség alapján*
- (5) *felismert problémák korrekciója ellenőrizhető eszközök igénybevételével*
- (6) *prognosztizált krízisek elkerülése hatósági beavatkozás útján*
- (7) *azonosított strukturális elemek valamely felismert rendszerbe való beillesztése az optimális funkcionálás biztosítása céljából.*

Ez a logikus fejlődés a várospolitikák történetében szinte zsinórban vezetett a jelenlegi "millenáris" és világméretű kérdéshez: *hogyan tovább?*

Anyagunk megpróbál választ adni az új kihívásokra, számot vetve egyfelől a felhalmozódott és használható teoretikus megközelítésekkel, másfelől pedig a felhalmozódott, majdhogynem megoldhatatlannak látszó empirikus problémákkal. A teoretikus közelítések eljutottak egy olyan pontra, ahol a legtökéletesebbnek hitt gondolati rendszerről is ki kellett derülnie, hogy hatóköre korlátozott, s így kirekeszti a valóságos élet megannyi lényeges tényét. A problémák viszont ezenközben egyre bonyolultabbá váltak, majd fokozatosan "egymásba értek", összekapcsolódtak. Ma már azt konstatálhatjuk, *hogy a főváros egyes részproblémái az egész főváros működését veszélyeztetik.*

Munkánkkal kísérletet teszünk arra, hogy a konkrét problémákat - s ebbe beleértendő a fővárosnak, mint egésznek a válsága is - a hagyományostól eltérő megközelítéssel vegyük szemügyre. Mozgósítani kívánjuk a rendelkezésre álló elméleteket, segítségükkel (újra)értékelni a felgyülemlett empirikus tényanyagot, ezzel egy új kezdet létrejötteinek a feltételeit is keresve. Minden egyes jelentős

kérdést lehetőleg átfogó területi, kulturális, társadalmi és gazdasági konkrétságokban kívánunk vizsgálni. Célunk rámutatni a lehetséges *kompromisszumos* megoldásokra is, olyan megoldásokra, amelyek nem lőnek túl a célon valamely "csőlátó" elméleti szélsőség miatt, de nem is ragadnak le a látszatoknál a gyakorlat feszítő diktátuma következtében.

Kívánatosnak tartjuk, hogy **többféle lehetséges jövőben gondolkodjunk, s így munkánk kissé demonstratív módon is *ne egyedül üdvözítő* megoldásokat tartalmazzon.** Ugyanakkor hiszünk abban, hogy ki lehet dolgozni olyan segédeszközöket, amelyek igazolják, hogy *van lehetőség az átalakulás, a "bebábozódás" időszakának a lehető legkevesebb fájdalommal és veszteséggel járó átvészelését elősegítő tudatos várospolitikai kialakítására.*

### **1.3 Önreflexió. Hogyan tovább?**

1992 novemberében magunk és megbízóink számára addigi megbeszéléseink lényegét egy százoldalas kiadványban foglaltuk össze. Ez az összefoglaló széleskörű érdeklődést keltett, és tartalmát alkalmunk volt a főváros számos vezetőjével személyesen is megbeszélni.

Ennek kapcsán némiképp módosult az a - kicsit talán üvegházi, de munkánk indítása szempontjából szerencsésnek mondható - kiváltságunk, hogy teljesen függetlenül és a *napi kényszerektől mentesen* láthattunk hozzá elemzéseinkhez. A további munkának természetesen javára válik, hogy egyre több kérést és kérdést kapunk és számos döntéselőkészítő anyagnak is a birtokába jutunk. Ugyanakkor felrémlik annak a veszélye is, hogy ugyanolyan kényszerdöntési nyomás alá kerülünk, mint amilyenben olykor a város vezetését látjuk vergődni.

Most, - három hónap alatt - egyszerre akartuk a novemberi füzetünket tovább javítani, beépítve az arra kapott reflexiókat; több irányban elmélyíteni a munkát praktikus irányokban, ahogy azt eredetileg terveztük, és ezen felül megfelelni annak az igénynek is, hogy a párhuzamosan megjelent, de fejlesztési koncepcióval nem rendelkező Általános Rendezési Terv számára is felhasználható koncepciót alakítsunk ki, továbbá reagáljunk a kézhez kapott olyan hosszú távú kihatású anyagokra, mint a közlekedésfejlesztési elvek, vagy a főváros kétéves fejlesztési programja, - és lehetőleg mindezt az eredeti határidőre. Ráadásul azt is szeretettük volna, ha a terjedelem nem bővülne lényegesen, hogy összefüggően elolvasható maradjon az elkészülő kiadványunk.



Be kell látnunk, hogy mindez egyszerre nem megy. Ezúttal terjedelmesebb, több ágra szakadó, ellentmondásoktól sem mentes tanulmányt teszünk le, *nagyobb mértékben munkaközit*, mint novemberben, - jóllehet zártabbat és tömörebbet terveztünk. Mindez azonban csak azt jelenti, hogy rugalmasan felül kell bírálni saját elképzeléseinket is; célszerű lesz a további munkát több ágra szétválasztani. Most mindeneelőtt igyekeztünk a hozzánk eljutott vélemények figyelembevételével a szöveget szabatossá tenni, kismértékben bővíteni is.

Látjuk ugyanakkor, hogy egyrészt a szemléleti alapokat - tesztelésképpen is - fel kell használni részletesebb szakági munkarészek kidolgozásához, és az azokban való alkalmazás nyomán visszacsatolásszerűen kikristályosítandó alapelveket kell majd később ismét rögzíteni egy tömörebb dolgozatban.

Másrészt viszont a meglévő ismereteket jelen állapotukban is fel kell használni a főváros átfogó terveinek támogatására, nyíltan ütköztetve az esetlegesen konfliktusba került téziseket. Ez utóbbi feladat legsürgősebb része egy, az Általános Rendezési Terv készítéséhez felhasználható, az ott hiányzó fejlesztési koncepciót legalább némiképp pótolni próbáló "Preambulum" elkészítését jelenti, jelen munka megvitatásának a közvetlen felhasználásával.

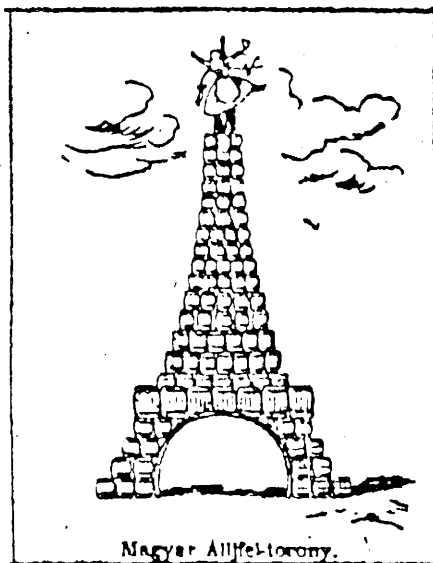
## MAGYAR MOTIVUMOK

### A MILLÉNIUMI KIÁLLÍTÁSON.

1896. Az állam ezeréves fennállását nagyszabású kiállítással ünnepli meg a nemzet. A magyar különlegességek között szerepel természetesen a bor is. A rajzoló néhány ötletet ajánl a rendezőségnek.



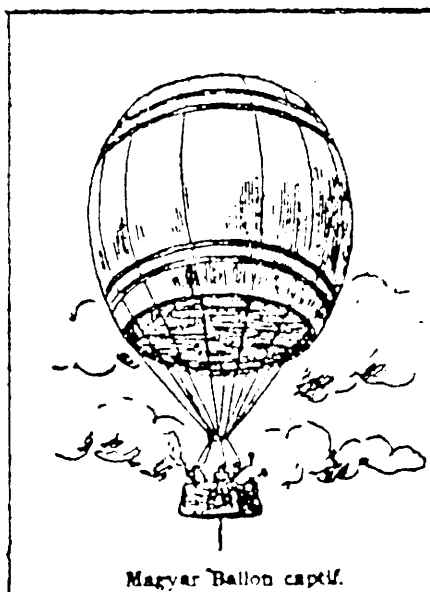
Magyar automata.



Magyar Alfeltorony.



Magyar tricikl.



Magyar Ballon captif.

*A város "formai rendje" és "társadalmi rendje" elválaszthatatlan, szoros kölcsönhatásban, egymást kölcsönösen inspirálva fejlődik. E kölcsönhatások jegyében kell megoldanunk a város problémáit, e gondolatnak kell a városfejlesztésben a vezérfonalat jelentenie.*

*Elieel Saarinen*

## 2. RENDEZŐ ELVEK

Ez a fejezet a címének megfelelően elvi, elméleti oldalról kívánja megközelíteni, némiképp megalapozni a budapesti várospolitikai és városfejlesztési hosszútávú beavatkozási folyamatait. Azt mindenképpen el akartuk kerülni, hogy az elmélet ürügyén tankönyvszerű, általános, vagy ilyenek tűnő, használhatatlan kinyilatkoztatásokat ismertessünk. Ezért a szemléleti rendező elveket is a valós budapesti problémahelyzetből levezetve próbáljuk leszűrní, ezzel egyben lehetőséget teremtve arra is, hogy az elméletekkel kapcsolatban a továbbiakban az adott probléma visszahivatkozható legyen.

### **2.1 Spontán tendenciák a város fejlődésében: "ugyanabból még többet"**

Manapság már közhelynek számít, hogy a főváros egyik legsúlyosabb szerkezeti problémáját a túlcentralizáltság és a túlzásúlt Belváros jelenti. Azt gondolnánk, hogy az a tény, hogy *e probléma felismert és általánosan elismert*, maga után vonta azt is, hogy különböző beavatkozások nyomán megkezdődött az idevágó gondok csökkentése. Ezzel szemben, bár évek óta halljuk e diagnózist, a tényleges beavatkozási folyamatok mindig tovább növelték a feszültségeket, és ma is azért kell küzdeni, hogy az újabb tevékenységek *ne* a meglévő centralizáló és hibás tervek alapján folytatódjanak. Modellszerűen rajzolódik tehát elénk egy tipikus helyzet: egyfelől az ismertnek tekintett alapkonfliktus, akciókra sürgető nyomás, városléptékű beavatkozási elhatározások, majd az eredményt illetően újabb és újabb kudarcok, sőt a feszültségek további növekedése.

A **2.2** alpontban a problémafeltárás és a beavatkozás összefüggéseit részletesebben boncolgatjuk. Nem mindegy, hogy a beavatkozási akciók *tünetekre* épülnek, vagy pedig részletesen *feltárt, kialakulási folyamatában megismert problémaképre* tudjuk alapozni a teendőket. Sajnos azt kell máris megállapítanunk, hogy **Budapest e konkrét szerkezeti problémájának**

**értékelésében a látszólagos egyetértés mögött nagyon hiányos problémaelemzés húzódik meg,** és az elterjedt és közhelyszintű tünet-megfogalmazás valójában nem is elegendő a helyes beavatkozási stratégiák megalapozására.

Az a jelenség ugyanis, amit *zsúfoltság* néven foglalunk össze, önmagában nem ad elegendő útbaigazítást a helyes kiinduláshoz. A zsúfoltság ugyanis *egy viszony* kifejeződése: nevezetesen embereknek és autóknak egyfelől, illetve a rendelkezésre álló helynek, térnek a viszonya. A "zsúfoltság" jelensége problémaként 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, hogy melyik problémamegfogalmazást tekintjük érvényesnek, eltérő lesz a kívánatosnak tekintett beavatkozási stratégiánk.

Ami Budapest Belvárosát illeti, itt többnyire a "kevés a hely" típusú érvelés diadalmaskodott: ennek következményeképpen készült el számos, valójában a zsúfoltságot tovább növelő (főleg közlekedési) beruházás (két belvárosi parkolóház, a hat sávval újjáépített Erzsébet-híd, majd utóbbi következményeként, a ráhordó kapacitások kényszeres bővítése). A Belvárosban valójában azonban nem oldható meg helyi bővítésekkel a zsúfoltság-probléma, mivel annak strukturális okai vannak: az emberek a már eddig kialakított hálózati arányok következtében kényszerülnek a Belvároson keresztülpréselődni és ezen a tényen újabb belvárosi *vonzási pontok* kialakításával csak rontani lehet.

## 2.11 TÉRBELI KÜLÖNBSÉGEK

Az önmagában statikusan szemlélt tünet tehát nem igazít útba afelől, hogy mi a *valódi* probléma. Ugyanakkora sorbanállásnak vagy parkolóhelyhiánynak más következtetésre kell vezetnie az Újpalotai lakótelepen és másra a Belvárosban. Újpalotán a kiszolgálóhelyet kell bővíteni, ezzel szemben a Belvárosban láthatóan feszültségnövelő lépés volt parkolóházakat építeni, az átkelési kapacitást bővíteni, a forgalmi sávok számát kiterjeszteni.

Az említett peremkerület illetve a hagyományos Belváros két szélső esetet képvisel: a kettő között számos átmenet létezik. 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 megközelítést igényel. A Belvárost körülvevő belső kerületekben pedig kifejezetten a várospolitikusok kezében van annak a felelőssége, hogy eldöntsék, meddig kövessék az üzleti nyomást és mi tekinthető olyan értéknek, amit nem szabad feláldozni a város nagyszerkezeti léptékéből adódó helyi lehetőségek konjunktúrájában sem. (A döntéshozó e dilemmáját, a bizonytalanság, a kockázat és a tervezhetőség néhány elméleti kérdését a 2.3 alpont igyekszik kicsit bővebben körüljárni.)

## 2.12 IDŐBELI HATÁSOK

A budapesti szerkezeti problémával kapcsolatban már utaltunk arra, hogy ha nem érzjük be a pillanatnyi tünetekből látszólag egyértelműen levonható következtetésekkel, hanem minden esetben tovább elemezzük a probléma térbeli-időbeli kialakulási folyamatait, jobb eséllyel kerüljük el azt a veszélyt, hogy a beavatkozásunkkal újratermeljük a meglévő hibás mechanizmusokat.

A város fejlődésében ugyanis **minden térbeli struktúra korábbi építési folyamatok hatásait őrzi**. A városfejlesztés leírható úgy, mint egy ismétlődő hosszú távú játszma a mindenkori döntéshozók és a spontán folyamatok között, ahol a döntéshozók intézkedései válaszlépések a korábbi döntése(i)k következményeire. A 3.1 alpontban a város kiépülésének történetét és az építkezésekkel kapcsolatos akciók néhány tanulságát foglaljuk össze, míg a főváros város-tervezésének történetével a 3.2 alpont foglalkozik.

A város konfliktusmezőként való felfogását a 2.4 alpontban fejtjük ki bővebben. Itt csupán annyit jegyzünk meg, hogy az egyszerűsítő tünetértékelés általában figyelmen kívül hagyja ezt az oda-vissza hatást, és a döntésekkel újra és újra **egy egyedi szituációt akar kezelni**, nem ébredve a tudatára annak, hogy épp a korábbi hasonló kezelés által kiváltott probléma válik egyre nagyobbá. A pszichológiai szakirodalom<sup>1</sup> bemutat hasonló eseteket családi vagy kisebb közösségi konfliktusok példája nyomán, ahol a feszültség oldódását éppen az akadályozza, hogy **a szereplők visszatérő reakciója ugyanarra a tünetre mindig ugyanaz**. Mivel éppen a problémát előidéző vagy fenntartó korábbi

---

<sup>1</sup> Watzlawick, P. - Weakland, J.H. - Fisch, R.: Változás. A problémák keletkezésének és megoldásának elvei Budapest, Gondolat 1990

lépések ismétlődnek a megoldás érdekében, azért ez a játszma a szerzőktől az *"ugyanabból még többet"* elnevezést kapta.

### 2.13 A GAZDASÁGI-POLITIKAI MECHANIZMUSOK ILLETVE A PIAC HATÁSAI

Ezúttal elegendőnek tartunk egy rövid utalást arra, hogy az elmúlt évtizedekben nem egyszerűen ismétlődő hibás döntési sorozatokról beszélhettünk, de a mindenkori döntések határozottan centralizáló jellegűek lévén **azzal a politikai mechanizmussal voltak teljes összhangban, amelyben születtek.**

Annak felismerése, hogy a centralizált struktúrák összefüggésbe hozhatók a centralizált politikai berendezkedéssel, egyúttal olyasfajta optimista várakozást is szült, hogy a politikai rendszer összeomlása majd automatikusan magával hozza a műszaki struktúrák decentralizálását is. Ehhez képest *egyrészt* kiderült, hogy semmiféle biztosíték nincs arra, hogy a kiépülő új politikai hatalom ne legyen maga is centralizáló természetű, erre vonatkozóan a kommunista rendszernél régebbi kelet-európai hagyományok is mozgósíthatóknak bizonyultak. (A 4. pontban részletesebben foglalkozunk Budapest térbeli-időbeli kapcsolatrendszerével és a város ebből adódó kötöttségeivel, illetve determinációival.)

*Másrészt* illúzióknak bizonyult az a másik várakozás is, hogy a piac maga segítené megoldani a területi kérdéseket. Ellenkezőleg, a vállalkozó, vagy a külföldi befektető ott akar megkapaszkodni, telekhez jutni, ahol a legnagyobb hasznot, - forgalmat vagy jövőbeni telekérték-növekedést - remélheti. Nyilvánvaló tehát, hogy a Belváros, a Vár, és általában a város legfrekvenciáltabb térségei állnak a legnagyobb beruházói ostrom alatt, különösen, amikor a tapasztalatlan önkormányzatok sem a terület valódi értékével, sem a szerződésekbe foglalható egyéb kikötésekkel nincsenek tisztában, és önmaguk számára állandóan ismételtetett és tudatosított tökehiányuk éppen afelé hajtja őket, hogy fillérekért megszabadítsák őket a tényleges vagyonuktól. E kérdéskör veszélyeivel az 5. és a 6. pontban foglalkozunk bővebben, többek között konkrét, folyamatban lévő budapesti fejlesztési akciók elemzése segítségével.

## 2.2 Változatok a problémák kezelésére

### 2.21 HIBÁS GONDOLKODÁSI SÉMÁK

A problémákat sokféle értelmezés szerint szokták megítélni és kezelni a mindennapi életben. Gyakori gondolkodási séma az, amikor egy *akciósorozatot* minősítenek "megoldásnak" ugyanakkor annak végkimenetét, következményeit, nem fogalmazzák meg határozottan. E **cselekvéscentrikus beállítódás** azt a hitet rejti magában, mintha elegendő lenne csak *"nyüzsögni"*, s mindegy lenne, hogy annak mi az eredménye.

Ennek a típusnak az egyik változata az, amikor **az akciósorozat mint séma előre kialakult, és a problémát utólag vázolják fel**, mintegy avégett, hogy segítségével az adott cselekvéssort indokolják. A problémát tehát illusztrációvá egyszerűsítik, és nem vizsgálják részletesen a háttérét. Ilyen esetben a probléma lényegét nem is próbálja senki helyesen megragadni, mert a "helyzetet" kell a már kész cselekvési programhoz idomítani. Részben olyankor fordul ez elő, amikor a döntési helyzetbe kerülő csoportnak sok "problémára" van magával hozott "tuti" megoldási lépése. Ezek nemegyszer valamely korábbi korszak kérdéseire adott válaszok, esetleg valaha helytálló, vagy a maga idejében háttérbe szorított, soha ki nem próbált válaszkísérletek emlékei. Más esetben inkább *pillanatnyi csoportérdekek* által befolyásolt cselekvéssémákról van szó, amelyeket legitimálni kell, és ezt szolgálja az, hogy valamely visszavetített problémához kapcsolják a sémát, vagy akár egy ténylegesen létező, de az adott akcióval nem összefüggő problémához.

Egy másik jellegzetes gondolkodási séma az, amikor **csupán a problémát sejtető tünetekre keresnek megoldást**, minél gyorsabban. A probléma valódi természetének a feltárása szóba sem kerül. Eléggé gyakori ez akkor, ha *a döntést hozó politikai készletet érez arra, hogy látványosan és gyorsan demonstráljon valamilyen eredményt*. Ehhez hasonló az az alaphelyzet, ha a döntést hozó a felhalmozódott problémák miatt olyan nyomás alá kerül, hogy úgy érzi, mindenképpen "cselekednie kell", jóllehet nincs ideje alaposan megvizsgálni, hogy milyen következményei lehetnek a tetteinek. A politikai indíttatású tüneti kezelések konkrét példái azok az *irányelvek és programok*, amelyekben felsorolják (vagy fel sem sorolják) a tapasztalt nehézségeket, majd a megoldást megfogalmazottnak vélik egyszerűen a negatívumok pozitívrá fordításával, "ráolvasással" (ld. bővebben még a 6.32 pontban is). Egyes tipikus szófordulatok árulkodnak az ilyen

irányelvek semmitmondásáról: mint például *"törekedni kell arra, hogy"*, vagy *"el kell érni, hogy"* stb.

A valóságban e hibás gondolkodási sémák kiegészítik egymást, helyet csinálnak egymás számára. Mivel a problémák tüneteire koncentrálok eleve nem lehetnek sikeresek, hamar megfeneklenek és néhány kísérlet után kifejezetten előkészítik a terepet arra, hogy teret nyerjenek a magabiztos érdekcsoportok, amelyek egyébként valóban pontosan tudják, mit akarnak, határozottnak és eltökéltnek mutatkozva a sikerre kiéhezett politikai vezetés felé. A politikusok viszont kapva kapnak a konkrét akciókat ígérő programokon és **önkéntelenül maguk is elősegítik azt, hogy rejtve maradjon, hogy milyen határozatlanul anticipált eredmények és milyen határozott érdekek rejlenek az akciók hátterében.**

Az ismertetett gondolkodási sémákban amellet, hogy akciókra koncentrálnak, közös vonás az is, hogy **túlságosan hamar ígérik a problémák megoldását.** Mindez gyanút kelthetne, ha a gyanakvást rendszerint nem hessentené el a becsvágy: egy remélt jó üzlet, vagy a vágyott presztízs képe. Gyakran felismerhető ilyen gyakorlat a rövid távú politikai sikerorientáció mögött is, ahol már a rövid időre elhitetett ígéret is sikernek számít.

## 2.22 A PROBLÉMA ÉS MEGOLDÁSA

Az utóbbi évtizedekben kimunkált *problémakezelő technikák* egyike, a *Newell-Shaw-Simon* által kidolgozott *Általános Problémamegoldó Modell* szerint valamely tárgykörben a következők értelmezik a *jól strukturált problémahelyzetet*:

- I. milyen a tárgykör *jelenbeli* állapota és mi abban a nem kielégítő,
- II. milyenné kívánatos a tárgykört a *jövőben* kialakítani és *mikorra*,
- III. a jelenbeli adott és a jövőbeli kívánatos állapot között mi a *különbség*,
- IV. a különbséget mint eredményt milyen *tevékenységek* hatására, milyen *cselekvésmenet* és *időzítések* szerint, milyen *közbenső eredmények* sorozatán át lehet létrehozni.

Ha az I-IV. pontok mindegyikére lehet választ adni, akkor *tisztázott*, jól strukturált problémahelyzetről beszélhetünk. Ha pedig közülük bármelyikre hiányos a válasz, akkor tisztázatlan, rosszul strukturált a problémahelyzet.

Ha sikerül a problémahelyzeteket tisztázottá tenni, csökken a megoldó munkában a *próba-szerencse* kényszere, és növekedhet a *céltudatosság* és a *módtudatosság*. De akkor is hasznos mindezeket végiggondolni, ha a problémahelyzet



tisztázatlan, mert a következetes eljárás segítségével könnyebb ennek a ténynek a tudatára ébredni.

A fentieket két másik szemponttal lehet kiegészíteni. Egyrészt a "tünetkezelés" veszélyét elkerülendő, feltárjuk a megoldatlanul hagyott, illetve a megoldott problémák *tovagyűrűző következményeit* is. Így a figyelmünk előterébe hozhatjuk azt a *releváns kontextust* (a problémamező egészét), amelyben az adott probléma kapcsán kívánatos gondolkodni. Ez a keret megköveteli, hogy a problémákról térben-időben, tehát *állapot-képekben is, folyamat-képekben is* gondolkodjunk. De szükséges az is, hogy feltárjuk a probléma "gyökereit", továbbá képünk legyen arról, hogy mivel jár,

- ha a jelenlegi helyzetet változatlanul hagyjuk, vagy
- ha megvalósítjuk azt, ami kívánatos.

E megállapításoknak van egy *fontos sugallata* a főváros jövőjének elgondolásához. **Valamennyi eddig készült tervet, koncepciót újra kell gondolni**, tovább kell fejleszteni olyanná, amely explicitté teszi: *mi mindent kell tenni ahhoz, hogy a fent írtak szellemében erősítsük a tervek hitelét és rendező erejét*.

Az eddig vázoltak közvetlenül a főváros *tervezhető* részeire, illetve ehhez kapcsolható nézetekre vonatkoztak. Az *Általános Problémamegoldó Modell* előnyeit és rendező erejét azonban a *csak megjósolható* részletek és nézetek szférájában is érvényesíthetjük. Egy komplex problémahelyzetben a tervezhető, a csak megjósolható és a váratlan komponensek egymással keverten jelennek meg, ilyenkor különösen hasznos lehet a fenti séma szerint rendezni a gondolatainkat.

A munkák menedzselését illetően a problémák kezelésének két alapvető típusában gondolkodhatunk. Az egyik esetben a tárgykör egyedi, rendszerint nagyon komplex, s ilyenkor a *programmenedzselés* technikáját, szervezeti formáit célszerű alkalmazni (például programiroda a főváros szervezetében, vagy versenytárgyalást megnyerő vállalkozó). A másik eset akkor jön szóba, ha egy cél sok városbelit (lakost, vállalkozót, szervezetet stb.) érint, s ilyenkor *törvényekkel, jogszabályokkal, önkormányzati határozatokkal* lehet elérni azt, hogy az elgondolt cél az elgondolt módon és feltételek szerint valósuljon meg. E két fő eseten belül természetesen további finomítások is lehetségesek.

A probléma-értelmezést célszerű kétarcúvá gazdagítanunk: fontosnak tartjuk, hogy egy probléma *naturális* és *pénzügyi* vonatkozásait - külön-külön is, de együttesen is - a lehetséges határozottsággal fogalmazzuk meg. Gyakran csak a naturális képet bontják ki részletezve, a pénzügyi vonatokról pedig szó sem esik. Ennek súlyos következménye, hogy belevágnak olyan vállalkozásokba, amelyek pénzvonzatait nem tisztázták előre. Viszont az is gyakori, hogy főleg becsült pénzügyi vonzatokban gondolkodnak, ennek alapján hoznak

döntéseket, és a természetes következményeket veszik elnagyoltan, hiányosan, tévesen számításba.

### 2.23 NÉZETEK, ÉRDEKEK, ÉRTÉKRENDEK

A főváros sokkal változatosabb és komplexebb annál, mintsem, hogy bármely modell - minden haszna mellett - ne korlátozná is a tervezőket, mégpedig abban, hogy kielégítően valóság-hű városképeket gondoljanak el. Éppen ezért az eddig vázolt lehetőségek csupán *kiegészítik*, nem pedig helyettesítik a várostervezésben szokásosan használt tervezési technikákat. Ezen túlmenően még más lehetőségek is kínálkoznak, amelyek közül néhányat a továbbiakban vázolunk.

A fővárosnak nem mindenki számára ugyanazok a részei minősülnek *veszélyesnek, nem kielégítőnek, illetve megfelelőnek*. Vagyis **különböző emberek különféleképpen ítélik meg a jelen helyzetet is**. A foglalkozási rétegződés vagy a megfelelő, illetve hiányos informáltság például nagymértékben hozzájárul ehhez. De ugyanezek hatnak arra is, hogy egy elfogadott jelenkép alapján milyen jövőképet gondolunk el. Vagyis *raciónalisán is számos oka van annak, hogy a főváros jelenéről is, jövőjéről is releváns változatok merüljenek fel*. A változatok számát tovább növelheti az, hogy *különböző értékrendek, érdekek érvényesülnek a problémahelyzet megítélésében*. A problémák megfelelő strukturálása abban is segíthet, hogy az így felmerülő változatok között *könnyebb legyen eligazodni*. A politikai küzdőtér résztvevői azután az erőviszonyoktól függően juthatnak egyetértésre arról, hogy a Fővárosban - deklaráltan, politikai súllyal - mi elfogadható és min kell változtatni. Jól kimunkált változatok fontos segédeszközök lehetnek ahhoz, hogy kiérlelt megfontolások alapján alakuljanak ki a különböző nézetek és érdekek, ne pedig találgató-rögtönző módszerekkel, s még kevésbé frusztrált szembefeszülések nyomán.

A fővárosban sok olyan probléma van, amelyet nem lehet elszigetelten kezelni. Csak egyszerű példákat említve, ilyenek: a/ a levegő szennyezettsége, a lakások egészségi állapota, az egészségügyi ellátó hálózat fejlettsége és kölcsönhatásai, b/ a lakások, bérházak állapota, a benne lakók szociális helyzete, a városrégió szlömösödése, a bűnözés mértéke. Az ilyen helyzeteket is célszerű az Általános Problémamegoldó Modell formalizmusa szerint rendezve vizsgálni. Abban is segíthet az eljárás, hogy az érdekkonfliktusok körében is felkészültebben mozogjanak a tervezők. De a döntéshozók munkáját is egészen más rendező keretek közé lehet terelni, mert *döntéseik következményeinek láncolatát is segíti ez a technika tudatosítani*. Ilyen technika nélkül ugyanis nagy a veszélye, hogy lista jellegű kép alapján születnek a döntések, például a források elosztásakor. Márpedig gyakran előfordul, hogy egy listaséma alapján gondolkodók olyan forrásigénylőket versenyeztetnek egymással, akik - együttműködve - kevesebb ráfordítással is több eredményt

hoznak közösen, mint versenyezve külön-külön. Vagyis a problémákat hatékonyabban lehet megoldani, ha multikauzális hálókbán gondolkodunk.

## **2.3 Bizonyosság, valószínűség, kockázat**

### **2.31. BIZTOSAK CSAK ABBAN LEHETÜNK, HOGY A JÖVŐ BIZONYTALAN**

Egy városban - de akár a gazdaságban, vagy a természetben vizsgálódva is, - azt tapasztaljuk, hogy folyamatok zajlanak le és az egyes események bekövetkezése között összefüggések észlelhetők. Ezen események és összefüggések "teljes" megismerése elvileg sem lehetséges, azaz nem tudjuk felderíteni, egyrészt egy adott esemény bekövetkezéséhez szükséges valamennyi előzményt, másrészt hasonlóképpen nem ismerhetjük meg egy adott előzmény összes következményeit. Többek között ez kellene ahhoz, hogy egy folyamatba történő beavatkozás hatását biztosnak, teljes mértékben kiszámíthatónak tekinthessük.

A valóságban minden rendszer egy fekete doboz, amelyet mi csupán elfogadható szinten igyekszünk leírni. Azaz a szaktudományos közelítés is legfeljebb a *lényeges, számottevő előzmények* és a *lényeges, számottevő következmények* feltérképezésre és figyelembevételre koncentrálhat. Ez már önmagában szelekciót, kiválasztást: egyben tehát értékbevitt is jelent a folyamatok szaktudományos leírásába.

Az ismeretek bizonytalansága három tényezőtől tevődik össze:

- (I) a folyamatok nem megfelelő ismeretéből adódó bizonytalanság;
- (II) a folyamatokról való vélekedés ismeretének hiányából adódó bizonytalanság; és
- (III) a módszertani bizonytalanság, ami a jövő kutatás során alkalmazott módszerekből következik.

Akcióink, így a város életébe történő beavatkozásaink során további meglepetések érhetnek bennünket:

a/ a megvalósult eredmények kedvezőtlenebbek, mint a célképeik (a levegő szennyezettsége gyorsabban nő és többféle szennyező anyagtól, mint elgondoltuk; egy beruházás költségesebb, mint terveztük),

b/ a stratégiák kevésbé sikeresek és több áldozatot követelnek, mint számoltuk (pl. a privatizációval nem a meglévő üzemek lesznek eredményesebbek és gazdaságosabbak, hanem ehelyett a külföldi vevő megszünteti őket, mert szándéka szerint külföldi termékeknek akar piacot teremteni a megszünt üzem vevőkörében),

c/ az átmenethez szükséges képességek - pl. szakmai, vezetői főkészségek stb. - gyengébbnek bizonyulnak, mint reméltük.

A három esetben közös az, hogy az elgondolthoz, a kívánatoshoz képest kedvezőtlenebb eset áll elő, és az veszteséggel jár. A kedvezőtlenebb bekövetkezésének az esélyével lehet számolni előre, vagy lehet nem gondolni rá, de ez utóbbi sem változtat azon, hogy a főváros jövőjének alakításakor ilyen *kockázatok* kapcsolódnak minden egyes akcióhoz.

Ha definiálni akarjuk, mit is értünk kockázaton, akkor a tartalmában is különböző megfogalmazások közül felfogásunkhoz a legközelebb Kindler<sup>2</sup> definíciója áll, aki szerint *"A kockázat egy cselekvési változat lehetséges (nem biztosan bekövetkező) negatívan értékelt következményeinek teljes leírása, beleértve a következmények súlyának és bekövetkezési valószínűségének megmutatását is."*

A súlyossággal egyébként a definíciók keveset foglalkoztak. Pedig nem csupán egy adott súlyosságú esemény bekövetkezése vagy be nem következése tekinthető valószínűségi változónak, de ugyanígy a súlyosság maga is valószínűségi eloszlással jellemezhető. A súlyosság az esemény kimenetelét jellemző folytonos valószínűségi változó, amely a bekövetkezés esetén a hátrány mértékét adja meg.

E helyen csak arra akarjuk felhívni a figyelmet, hogy az eddig elgondolt koncepciók, tervek, menedzselési módszertanok, szervezeti átalakítások stb. óriási többségükben *"bizonyosság szemléletben"* készültek. El kell kezdenünk a kockázaterzékenységi vizsgálatokat is, mégpedig először azokban a témakörökben kell kockázattelátjáró és -kezelő megfontolásokkal kiegészíteni a hagyományos várostervezői és várospolitikusi gondolkodást, ahol a határozatlanság szembeötlően nagy.

Arra hívjuk fel a figyelmet, hogy a városfejlesztés és -tervezés is kétféle véglet között képes gondolkodni. Ahogy arra Lindblom érzékletes című alapozó tanulmányában<sup>3</sup> rámutat, az egyik végletként - és ez a gyakoribb - viselkedhetünk úgy, mintha az értékek és célok világosan, határozottan *tisztázhatók* lennének, a politikákat határozott cél-eszköz elemzéssel tudnánk megalapozni, s mindehhez képesek lennénk a tárgykört átfogó valamennyi fontos tényezőt figyelembe venni, illetve kézben tartani. A másik véglet, ha tekintetbe véve, hogy az értékek és célok *nem tisztázhatók*, csak bizonytalanul választhatók meg, továbbá a célokat és eszközöket sem tudjuk világosan szétválasztani, a tárgykörrel pedig csak hiányos információk nyerhetők.

---

<sup>2</sup> Kindler József: A kockázat döntéelméleti közelítése In: Kockázat és társadalom pp. 13-24 Rendszerkutatási tanulmányok Akadémiai Kiadó Budapest 1987

<sup>3</sup> Lindblom: Az átevíckelés tudománya

Voltaképpen folyamatosan kell idomulni azokhoz az új fordulatokhoz, amelyek nem egyszer váratlanul válnak ismertté. A stratégiák, politikák tehát az "átevickélés" gondolkörében nem végérvényesek, hanem folytonosan változtatandók. E beállítódás mellett érthető és indokolt az a törekvés is, hogy *legalább a célok* legyenek hosszabb ideig stabilak, és a stratégiák, politikák legyenek rugalmasan alkalmazkodók.

### 2.32. SZÁMÍTÁS A KISZÁMÍTHATATLANRA: VÁLTOZATOKBAN GONDOLKODÁS

Gyakori eset, hogy az egymásra következő események *összefüggéseit* könnyebb kiismerni, mint azt megállapítani, hogy az eseménysor egésze be fog-e következni. *Ha* az első láncszem bekövetkezik, akkor viszont kizáródnak más lehetőségek, és leszűkül az *akkor* lehetséges kövekező lépések tárháza. Ennek következtében jövőbeli összefüggésláncok, vagy forgatókönyvek, scenáriók választhatók fel, és segítségükkel a jövő *a bizonytalanságok folytonos halmaza* helyett *végesszámú diszkrét eseménysor közötti választássá, alternatívákká egyszerűsíthető.*

A várospolitikai napi gyakorlata sajnos menekül az alternatíváktól, és a tervezői szakértelem tekintélyét még ma is az *egyedül üdvözítő* megoldások kialakításával majd ezek presztízsszerű védelmével véli fenntartani. Sajátos módon még ez a hagyományos tervezés is rákényszerül arra, hogy a mindenkorai tervek kudarc következtében megalkossa annak *alternatíváit*: csak ezek nem egymás mellett, *összehasonlíthatóan* jelennek meg, hanem kényszerűen, egymás után és éppen az a fontos, hogy *lehetetlenné válják az összehasonlítás.* A tervezési eljárást mindez hihetetlenül lassúvá és drágává (gyakran értelmetlenné is) teszi, amellet, hogy állandóan bizonyítási kényszerpályák jönnek létre, amikor is nem csak az alternatív *jövők* lehetősége válik eltagadandóvá, de idővel a múlt alternatív terveit is el kell feledtetni.

A további munkarészekben hangsúlyosan törekedtünk arra, hogy *egyrészt alternatív prognózisokat állítsunk fel olyan, tőlünk függetlenül bekövetkező eseménysorokra, amelyeket nem képes befolyásolni a váropolitika, másrészt* ugyancsak *alternatív elképzeléseket mutassunk be olyan városszerkezeti kérdésekben, amelyekre viszont kellene, hogy legyen ráhatása a váropolitikának.* Nagyon fontos, hogy megkülönböztessük a *tervezhető* és a *nem tervezhető* jövőkép-elemeket: de az is fontos, hogy

kapcsolatot is létesítsünk a kétféle elem között, hiszen a befolyásunktól független események egy adott alakulása kihat arra, hogy *a befolyási terünk mekkora marad*, illetve azon belül milyen scenáriók maradtak választhatóak.

## **2.4 Konfliktusmezők és konfliktuskezelés a fővárosban**

Az eddigiekben a bizonytalanság-valószínűség-kockázat dimenzióban nem tértünk ki külön arra a tényre, hogy nem egyszerű halmazokról vagy statisztikai értelemben vett sokaságról, hanem társadalomról, városlakó emberekről van szó, akik saját akarattal, nézetekkel, értékekkel, érdekekkel rendelkeznek. Ezzel kapcsolatban *egyrészt* a statisztikai jellemzők helyett társadalmi jelenségekre - közvélemény, tömegvélemény, migráció, stb. kell utalnunk, *másrészt* arra, hogy ahogy a hagyományos vezető-vezetett hierarchikus viszony felfogás, úgy a tervező-tervezett megkülönböztetés is egyre inkább értelmét veszti, és inkább teret nyer a *konfliktusok erőterében kialakuló cél*, illetve a *konfliktusos erőterében létrejövő döntés* felfogás. Ebben a fejezetben a főváros életében fölismerhető néhány konfliktustípusról és lehetséges kezelésükről lesz szó.

### **2.41 A SZERVEZETI SZINTEK ÉS EGYÜTTMŰKÖDÉSÜK KÉRDÉSE**

Az információtovábbítás és feldolgozás fejlődése következtében azokat a döntéseket, amelyek rutinszerűek, többé-kevésbé algoritmizálhatók, egyre inkább *decentralizálják* annak érdekében, hogy a helyi feltételekhez minél jobban illeszkedő "sémákat" alkalmazva az egységek és a nagy szervezetrendszer hatékonysága fokozódjék. Más oldalról viszont a *nem rutinszerű*, a strukturálatlan problémák megoldásával, ezen belül különösen a nagy szervezetek stratégiai kérdéseivel összefüggő döntéseket mind határozottabban *centralizálják*. A *decentralizáció és a centralizáció folyamata tehát egyidejűleg érvényesül*. E tényezők együttesen azt eredményezik, hogy a két szélső pólus erősödésével párhuzamosan **egyre jobban gyengül a szervezetek középső transzformáló szintje**.

A kérdés a fővárosi önkormányzat szempontjából különösen fontos, hiszen egészen más típusú tevékenységstruktúrát jelent egy felülről irányított, hierarchikusan szervezett rendszer középszintjének lenni, mint egy alulról szerveződő, az információtechnikát szervesen integráló kooperatív rendszer egy elemeként, egy együttműködési fórumként funkcionálni. A két szélsőséges

szerepkör között - a szerveződési formák tevékenységkörönként különböző kombinálódásával - a funkcionális struktúra igen változatos formái jöhetnek létre.

A középszint - jelen esetben a főváros - *korábbi* funkcionális hatalma szervesen csak úgy lenne beilleszthető az országos folyamatokba, ha országos szinten is egy erősen hierarchikus, felülről irányított struktúra alakul ki. Az *információ-technika* támogathatja egy ilyen rendszer kialakulását is. A kérdés "csupán" az, hogy társadalmilag mennyire felel meg ez az irány a demokrácia követelményének és az információ hatalmi tényezőként való funkcionálásával kialakuló új társadalmi szerveződési irányoknak, amelyek szintén az információ-technika széleskörű alkalmazására épülnek.

A jelen politikai körülményei között egy eltúlzott ragaszkodás a fővárosi szint *korábbi mértékű* beleszólási jogához akár a főváros igazgatási szempontból való széteséséhez is vezethet, amint arra egyes kerületek önállósodási törekvései már utalnak is. A perspektívikus stratégia inkább a *kooperációs fórum szerepkört* emelné ki - annak hangsúlyozásával, hogy ennek műszaki, gazdasági és humán hátterét csak az elkövetkező időszakban lehet megteremteni. A *koordináció kényszerét* alapvetően olyan témakörök kapcsán lehet felismertetni, amelyek *Budapest egészét* alapszintű egységként érintik.

E tekintetben kiemelhetők a főváros olyan "klasszikus" funkciói, mint átkelőhely, közlekedési csomópont, a természeti és művi környezet védelme és alakítása, a főváros, mint piac, mint egy sajátos gazdasági erőter, a budapesti identitástudat szociális és kulturális elemei stb. Az ezekkel összefüggő "externáliák" menedzselése, működésük szabályozása vitathatatlanul fővárosi feladatkör, amelynek elmaradása vagy nem megfelelő ellátása kimutathatóan előbb-utóbb az egyes részek károsodását is maga után vonja.

Az együttműködési kényszer felismeréséhez azonban - ha nem utólag kívánunk korigálni esetleg korigálhatatlan dolgokat - ezeket a kérdéseket *előre fel kell tárni és felhívni a lehetséges veszélyekre az együttműködésben érintett partnerek figyelmét*. Ilyen értelemben tehát a **hatékony koordinátori szerepkör kialakításának és betöltésének alapfeltétele a folyamatok rendszeres elemzésére épülő feltáró, előrejelző munka**, aminek azonban még véletlenül sem szabad egy *bürokratikus szervezet önigazoló tevékenységévé* válnia.

Szervezetekkel, vagy általában emberi közösségekkel kapcsolatban a *kooperációt*, illetve a *kompetíciót*, mint együttműködési formákat, igen gyakran szokták elsősorban a felek *szándékai* felől közelítve értékcímekkel ellátni. E tekintetben érdemes utalni arra, hogy a populációbiológia fogalmait alkalmazva a kölcsönhatások sajátos típusai különböztethetők meg, ha a *szándékok* helyett a kölcsönhatásban résztvevő tényezők, (populációk) egymás szempontjából vett

kedvező, kedvezőtlen vagy semleges *hatásait* tekintjük az osztályozás alapjának. A *kedvező hatások* elősegítik egymás mennyiségi vagy minőségi gyarapodását, ezért ezek az együttélés irányába hatnak, így joggal nevezhetők *kooperatív hatásnak*. Az egymás szempontjából *kedvezőtlen hatások* az adott környezetben két tényező (populáció) *versengését* váltják ki, ezért kompetitív hatásoknak nevezhetők.

E gondolatmenet következetes alkalmazásától a városon belüli bonyolult kölcsönhatások, egyebek között a *parazitizmus* előítéletektől mentes elemzését várjuk, ami a tanulmányunkban is gyakran előforduló *beruházói lobbyérdekek*, a *város(-rész)irányítás* illetve a *városlakók* között kifeszülő többszörös konfliktus-térnek egy, a jelenleginél jobb leírását adhatja<sup>4</sup>.

#### 2.42 MODELLEZHETŐ ÉS NEM MODELLEZHETŐ FOLYAMATOK

Amikor a fővárosban tapasztalható jelentősebb folyamatokat tanulmányozzuk, mégpedig abból a célból, hogy ezeket elemezve vezérfonalat biztosíthassunk a jövőt befolyásoló lényeges döntésekhez, alapvető lépést kell tennünk az eddigi elemzési és értelmezési gyakorlathoz képest. **Szakítanunk kell azzal a hagyományos felfogással, amely szerint egy város, település, embercsoport pontosan meghatározható törvényszerűségek szerint, statisztikailag kiszámítható módon cselekszik, s ezek a cselekvések pontosan előrejelezhetők.** Az eddigi elemzések, előrejelzések és az ezekre épülő tervek két szempontból is e hamis feltételezések alapján kerültek kidolgozásra. Az egyik szempont az volt, hogy a város, jelen esetben a főváros, valamilyen - lehet, hogy bonyolult, de - *jól leírható rendszerként* működik, míg a másik szempont abban állt, hogy az egyszerű már beindult folyamatok teljesen *kiszámítható módon fognak továbbműködni*, s a trendeket elég meghosszabbítani, s aztán a megfelelő - a folyamatokat erősítő vagy gátló - döntéseket meghozni.

Fel kell ismernünk, hogy a város nem így működik. Csak viszonylag kisebb részei - területei, társadalmi csoportjai, gazdasági folyamatai - működnek a fentebb leírt módon, s időben azok sem túl hosszú ideig maradnak változatlanok. A változatlan lakóterületi egységek a lakók által áttekinthető méreteknél nem nagyobbak, a társadalmi csoportok egy generációnál hosszabb ideig nem maradnak alapvető

<sup>4</sup> A parazitizmus jelenségével egyelőre három alapozó tanulmány-rész foglalkozott, amelyekből még korai lenne a főváros egészére vonatkozó tanulságokat levonni, ezért ezek a tanulmányok a mellékletben olvashatók.



változás nélkül, s a gazdasági folyamatok is alá vannak rendelve a gazdasági periódusok kb. 50 éves ciklusainak. Márpedig a lényeges várospolitikai döntéseket e méreteket, időtartamokat és periódusokat meghaladó távlatokra kell meghozni, s hatásuk is meghaladja e kereteket.

**Akármennyire szomorú ez egy tervező számára, be kell látni, hogy a tervezhető a kivételes, és a bizonytalan az általános.**

A főváros sokszorosán összetett, bonyolult térbeli, társadalmi és gazdasági rendszer, amelyben kifejezetten *lényegesnek tekinthető, radikális átalakulási folyamatok zajlanak le*. E folyamatok szinterei minőségileg különböznek a stabil, előrejelezhető folyamatokéitól. Az utóbbak térben és időben lehatárolható egységben zajlanak le és modellezhetők, *az előbbieket átfedési zónákban és időben nem behatárolható módon*. A modern város lelke ez a nem előrejelezhető radikális átalakulás. Társadalmi csoportok, kulturális miliók, technológiai vertikumok omlanak össze és születnek meg a városban. A modern város lényege ebben áll. Ez azonban nem elvont elmélet. Az átfedési zónák egyfelől több lehatárolt csoport, milió és technológia közös metszeteiként, interferenciatereiként ragadhatók meg, mintegy határmenti "senkiföldjeként", másfelől pedig membránokként, pályákként, áramlásokként, amelyeknek mentén több, a radikális átalakulás állapotában található társadalmi csoport, kulturális milió és technológiai vertikum található.

**A konfliktus nem negatívum, hanem alaphelyzet.**

Az ebben az átalakulási folyamatban résztvevő csoportok, miliók és technológiák az átalakulás során hozzájuk képest idegen, stabil állapotban lévő csoportok, miliók és technológiák mozgásterét, *értékeit és energiáját* vonják el. Ez *konfliktust* jelent a változatlan és a radikálisan átalakuló területi egységek, társadalmi csoportok és gazdasági folyamatok között. A modern város szempontjából várospolitikai értelemben három szintéren vizsgálhatjuk a fentebbi problémafelvetést:

- (a) Konfliktus jön létre a mindenkori, kialakulóban lévő, felfelé törekvő új elit és a városi társadalom egésze, a "civitas" között. Az új elit a civitas által korábban birtokolt közös (természeti és köztéri) mozgásteret, közösségi (rekreációs-kulturális) értékrendszert és a mindenki által használt (bio)energiát igyekszik a maga részére *kisajátítani*. Várospolitikai szempontból e konfliktus a területgazdálkodás, az építésügyi szabályozás

oldaláról közelíthető meg. A konfliktus gyakorlati megfogalmazása a kommunális zöldterületi, köztéri funkciók és a telek- és ingatlanmagántulajdon közötti döntés során történik meg. Ez a főváros humán-ökológiai politikájának illetékességi körébe tartozó probléma.

(b) Konfliktus jön létre a mindenkori új (kis)vállalkozók és a vállalkozásuk színhelyén, a vállalkozásuk által érintett területen és funkciókban a helyi lakosok csoportjai között. Az új vállalkozók a korábban a lakók által használt fizikai lakóteret, ún. privacy-t (a magán- illetve családi élet értékvédeltsége) és reprodukciós/fenntartási energiát (háztartások által használt energia, épületek műszaki állaga, kommunális ellátást szolgáló utcaszinti forgalmi egységekben folyó ellátási tevékenység) igyekeznek a maguk részére kisajátítani. Várospolitikai szempontból ez a gazdaság- és adópolitika a szociális lakásgazdálkodás oldaláról közelíthető meg. A konfliktus gyakorlati megfogalmazása a profitorientált vállalkozás-preferálás és a non-profit jellegű ellátás-orientált adó- és szociálpolitika közötti döntés során történik meg. Ez a főváros ingatlan- és telekpolitikájának illetékességi körébe tartozó probléma.

(c) Konfliktus jön létre a (mindenkori) társadalmi méretekben marginalizáltak és az együttélő, egymás közelében élő szomszédsági közösségek között. A marginalizáltak a közösségek által használt, közösségi funkciót betöltő köztéri tereket, utcákat és intézményeket, kommunikációs színtereket és a szabad emberi érintkezésből adódó lelki energiát igyekeznek kisajátítani. Várospolitikai szempontból ez a forgalmi/közlekedési hálózatok és csomópontok, illetve a funkcionális városszerkezet tervezésének oldaláról közelíthető meg (és nem a kriminológiai oldalról, mert az csak tüneti kezelés). A konfliktus gyakorlati megfogalmazása a forgalmi funkciókat ellátó nyomvonalas és pontszerű létesítmények, illetve a központi hely-funkciókat hordozó létesítmények közötti döntés során történik meg. Mindez a főváros közlekedés- és struktúrapolitikájának illetékességi körébe tartozó probléma.

Különbség van *probléma* és *konfliktus* között. A *probléma* - társadalmi értelemben - mindig valamely embercsoportok közötti *érdekkülönbségből* adódik, a *konfliktus* viszont ezen embercsoportok *szándékai, akarata közötti ellentétből*. Az érdek és az akarat között alapvető különbség van. Az érdek néma, az akarat azonban megnyilvánul. Optimális esetben a vita, a *nézeteltérés, véleménykülönbség* megoldása a változó valósághoz folyamatosan alkalmazkodó, a *(szokás)jog* által szabályozott (tárgyalási) formák között zajlik le. Nem érthető meg azonban a (potenciális) vita, a (potenciálisan) konfliktusos érintkezés fogalma, ha nem definiáljuk azokat a kereteket,

amelyeken belül ezek lezajlanak. A beszéd *önmagában* ugyanis parttalan, csak *beszélgető partnerek* esetében értelmes dolog e fogalmat használni.

Ha létezik kommunikációs tér, vélemények jönnek létre, ha nem létezik, nem jönnek létre vélemények. Ez utóbbi esetben ún. *kommunikációs vákuum* keletkezik. A kommunikációs mező fennállása esetében a hierarchikus, illetve rácsos jelleg a döntő kritérium, mivel hierarchikus kommunikáció esetén *tömegvélemény*, rácsos kommunikáció esetén pedig tesztelt *közvélemény* jön létre. A *tömegvélemény* elszigetelt egyének véleményeinek egyszerű összegződése és mindig *manipulált*, a *közvélemény* viszont az egyéni kezdeményezések és a közösségi kontroll eredője és *autonóm*. Az első esetben nincs jogtudatosság, és a különböző manipulációs formák által közvetítetten létrejönnek és fennmaradnak a különböző konfliktusok, a második esetben ezek nem jönnek létre, illetve megoldódnak.

### 2.43 KONFLIKTUSMENEDZSELÉS A BUDAPESTI VÁROSPOLITIKÁBAN

Budapest egy olyan, a radikális átalakulás állapotában lévő zóna, amely közvetítő állomás a (Közel-)Kelet és Nyugat(-Európa), a Balkán és Közép-Európa, az Alföld és az Alpok előtere között.

Az egyik, radikális átalakulást maga után vonó alaptevékenység, ami a fővárosban folyik, a "kulturális olvasztótégely", a másik a "kereskedelmi kapu", a harmadik pedig a "társadalmi enklávé" (szigetszerű fejlődési pólus). Budapest ugyanúgy Európa enklávéja a Balkán-Közel-Kelet felé, ahogy New York az Amerika felé (ti. általános amerikai felfogás szerint is New York nem amerikai, hanem európai metropolis).

Az "olvasztótégely"-funkció az új elitnek, a "kereskedelmi kapu"-funkció az új vállalkozók, az "enklávé"-funkció pedig a mindenkori marginalizáltak rétegeinek kialakulásában ragadható meg. E folyamatok egyáltalán nem új keletűek, s *mindenkor konfliktusokat idéztek elő a stabil fővárosi területi, társadalmi és gazdasági zónák, csoportok és folyamatok tekintetében*. Az elmúlt negyven év csupán e problémák, konfliktusok erőszakos elfojtását, szőnyeg alá söprését jelentette.

Valamikor a főváros fejlesztéspolitikája (a humánökológiai, az ingatlan-, és telekvalamint a közlekedés- és struktúrapolitika) még lehetővé tette e *radikális átalakulási folyamatok stabilizálódását*. Területileg ez három különböző térséget jelentett: Bécs kulturális olvasztótégely, Budapest kereskedelmi kapu, az Alföld pedig az agrárnépesség számára a vállalkozás irányába történő átalakulást lehetővé tevő (mezővárosi) enklávé volt.

Trianon után e három funkció centralizálódott és koncentrált a fővárosra, agglomerációjára és a környező városokra. Az elmúlt negyven évben a centralizáció és koncentráció folytatódott. Egymással interferáló lakóterületi szegregációs övezetek, gerjesztett közlekedési hurokpályák, valamint turbulens (örvény-jellegű) gazdasági áramlások (kereskedelmi, szolgáltatási és ügyviteli funkciók) jöttek létre. Ez pozitív visszacsatolást eredményezett, azaz ún. "ráfejlesztéseket", amelyek tovább növelték a feszültségeket, amit a jelenlegi várospolitikai is tovább erősít. Ezzel lehetetlenné vált az új elit, vállalkozások és marginalizáltak konszolidációja - mivel differenciálatlan humánökológiai, ingatlan-, telek-, közlekedés- és struktúrapolitika tárgyává lettek.

Az új elit, vállalkozások és marginalizáltak kialakulása és konszolidációja olyan folyamatok, amelyek egyfelől messze túlmutatnak nemcsak a főváros, de az ország határain is, másfelől pedig konfliktusos és radikális jellegük folytán nem jelezhetők előre valamely modell segítségével. Ezért a fővárosnak e kérdésekben a konfliktusmenedzselés eszközét kell igénybe vennie.

*A konfliktusok létrejöttének előfeltétele az érdemi (tesztelt, csoportszintű) közvélemény hiánya.* Megfelelő módszerekkel a konfliktuspotenciálok még azelőtt észlelhetők, mielőtt megszűnne a csoport jellegű kommunikáció. A sikeres észlelés pedig lehetőséget teremt a kommunikációs terek preventív kiépítésére, s ezzel a konfliktusok megelőzésére.

Olyan, alapvetően szociológiai-közvéleménykutatási módszerek állnak rendelkezésre a fenti célok elérésére, amelyeket - bár már régebben kialakultak - nemigen alkalmaznak.

*Első helyen* kell említenünk a hagyományos survey-módszer homogén mintavételi technikája helyett alkalmazható *szegmentáris mintavételt*. Ehhez természetesen komoly előzetes terepmunkára, alanyi szociológiai eszközökkel beszerzett "lágyminták" ismeretekre van szükség, enélkül ugyanis nem határozhatók le az egyes - a szegmensek tekintetében is reprezentatív - alminták.

*Második helyen* az ún. "kemény változókkal" egyenrangú kommunikációs tesztváltozók alkalmazására kell felhívni a figyelmet, amelyek a teljes és a szegmentáris almintákon belüli kommunikativitásról, a kommunikáció hierarchikus, illetve rácsos jellegéről és a potenciális konfliktushelyzetekben való kommunikációs aktivitásról (pl. az intézményelérési lehetőségekről és hajlandóságról) adnak nélkülözhetetlen információkat.

*Végül harmadik helyen* a konfliktuskezelés és -megelőzés kommunikációs modelljének alkalmazását kell említenünk, ami leghatékonyabb formájában háromszereplős, és legfontosabb feltétele olyan *kommunikációs sémák, mechanizmusok* megteremtése, amelyek a reális kompromisszumok létrehozatalának elősegítését teszik lehetővé. E kompromisszumkeresés szereplői a következők:

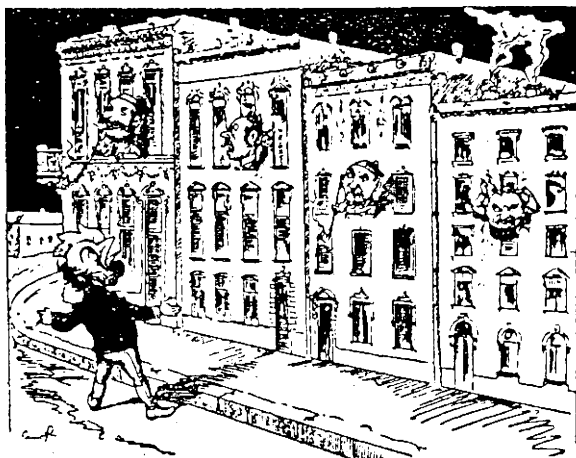
- a lakosság,
- ún. döntéshozó aktorok, az önkormányzati testület (tervezők, beruházók, kivitelezők, vállalkozók és a magasabb szintű hatóságok),
- a lakosság képviselői (az ombudsmanok),
- a szakértők (policy-makerek, döntéselőkészítők),
- kommunikációs közvetítő szakemberek, azaz "konfliktus-managerek"(mediátorok)

A kompromisszumképes döntéshozatal követelményeinek a megnyilvánuló *szegmentáris közvélemény és az egyes szereplők közötti "rácsos információáramlás"* felel meg. Ez azonban csak közvetítők útján realizálódhat. Három közvetítőt kell megneveznünk: az *ombudsmant*, a *policy-maker*t és a *mediátort*. Az ombudsman az emberek morális és helyi politikai érdekeit képviseli, a policy-maker pedig a vállalkozók/hatóságok testületi jellegű racionális megfontolásait. Pusztán ez a két szereplő nem képes megfelelő döntést hozni, mivel vagy bizalmatlanná válnak egymás iránt és kommunikációs hisztéria alakul ki, vagy pedig egymás feladatát felcserélve "elbeszélnek egymás mellett". Ezért úgy gondoljuk, hogy a *policy-maker* és az *ombudsman* közé egy harmadik szereplőt kell beilleszteni a megfelelő konfliktuskezelés és döntéshozatal céljából, a tulajdonképpeni közvetítőt, a *mediátort*, aki mind az *ombudsman* által képviselt politikai-morális argumentációt, mind pedig a *policy-maker* által képviselt racionális megfontolásokat át tudja kezelni, s ezzel mind a hisztéria, mind pedig a szerepcseré kialakulását meg tudja akadályozni.

A fentebb javasolt megoldások költség- és munkaigényesek. Mégis, alkalmazásukat célszerűnek tartjuk, mivel ellenkező esetben a munkában jelzett problémák igen széles térségeket, rétegeket, gazdasági tevékenységeket érintő konfliktushalmazzá fognak terebélyesedni, amelyeknek megoldása a jelenleginél még sokkal kilátástalanabb lesz.

## BUDAPESTI ÉPÍTKEZÉS.

1896. A milleniumi évben nagyarányú építkezés kezdődik a fővárosban.



Mint hogy pénzünk nincs s a szomszédon mégis tudunk tenni, a háromemeletes házat magasabbra építjük, mint a szomszéd négyemeletes, a kétemeletest, mint a szomszéd háromemeletes s az egyemeletes, mint a szomszéd kétemeletese. Ez az építkezésben az úgynevezett „megpukasztási” rendszer.

A Borsszem Jankó karikatúrája a rendezetlen városképről (Csigó László reprodukció)



*Fejedelmi látvány!*

*A nap éppen akkor bontakozik ki egy felhőcsoport közül, s éles fényküllőket lövell szét az aranyhomályos égen, s az aranyos alapra látszik rárajzolva a nagyszerű város kékes, árnyékos kötömegeivel. Az óriás Duna partjain nagy messzeségben vonul le a pompás paloták sorozata; a hajdani füstökádó gyárok az újpesti telepig vonultak hátra; a soroksári külvárosig hat álló híd igázza le a folyamóriást s a Rákoson Cinkotán túl terjedő ligetek, erdők közül elszórt mulató lakok csúcsai villognak elő.*

*A feljövő nappal szemközt nézve az egész város egy tömeggé olvadva látszik, melyből csak a templomok, városháza, a Parlament palotája s a Basilika érczkékes domja magaslanak elő, az egész kép a városunkat jellemző, nem annyira egészséges, mint festői ködben látszik elmerülve.*

*(Még aztán valami másba is el van merülve a város minden palotáival és városház tornyaival együtt: az adósságaiba.*

*- De ez már nem pittoreszk látvány.)*

*(...) Látomás 1952-ről.*

*Jókai Mór: A jövő század regénye, 1873.*

### 3. KŐBŐL, PÉNZBŐL ÉS TERVEKBŐL

Hosszú távra szóló megalapozott cselekvési koncepció kialakítása feltétlenül indokoltá tesz egy hosszabb időszakra vonatkozó "nekifutást" is, a ma problémáinak egy tágabb időszakaszban való elhelyezését. Ebben a fejezetben a főváros múltjának, illetve a fővárosi városrendezési tervezés múltjának néhány, a témánk szempontjából releváns tanulságát igyekeztünk egybegyűjteni<sup>5</sup>.

A VÁROSEGYESÍTÉS előestéjén Pest/Buda már régóta túlnyúlóban van a hagyományos városmag - Pesten a Belváros (és a XIX. század eleje óta északról hozzá csatlakozó Lipótváros), Budán a Vár, a Tabán és a Víziváros - határain.

Már a XVIII. század közepétől meggyorsuló fejlődés eredményeképpen Pesten 1872-re a sűrűn s részben már városiasan, sőt nagyvárosiasan beépített városterület határa kelet és dél felé nagyjából eléri a későbbi Nagykörút vonalát. Sőt ezen erőteljesen túl is lépve, a városból kivezető főútvonalak: a Soroksári utca, az Üllői út, a Kerepesi út, a Király utca, a Váci út vonala mentén csoportosulva, s ezektől a városrész belseje felé terjeszkedve, ha itt-ott már ritkább, falusiasabb-kisvárosiasabb beépítéssel, megközelíti, sok helyen pedig el is éri a mai Dózsa György út - Haller út vonalát is. A város terjeszkedése egyedül

<sup>5</sup> A 3.1 fejezet Vörös Károly e tárgyban megjelent tanulmányainak felhasználásával készült.

északi irányban nem tud kibontakozni, így ezen a területen a városegysítés időpontjában még csak gyárok, malmok és fatelepek helyezkednek el; a lakóépületek még hiányzanak.

BUDÁN AZ ALAGÚT MEGÉPÍTÉSE ÉS A DÉLI PÁLYAUDVAR BEVEZETÉSE magával hozta ugyan a Krisztinaváros gyorsabb kifejlődését, a hegyvidékre ellenben a város még nem terjedt ki: legfeljebb itt-ott a dombok között benyúló völgyek mentén, mint pl. a későbbi Margithíd fejénél egy, a Rózsadombra felvezető rövidebb utcásorban. A Budához Újlak hosszú, falusias, országút menti házsorával kapcsolódó Óbuda még szintén csak hagyományos középkori városmagvában él; a Gellérthegytől és a Sashegytől délre pedig a Lágymányos helyén mocsarak, kiöntések, Kelenföldön meg szikes rétek húzódnak; a hegyvidéken (a Svábhegy tetejének kis, alakulni kezdő házcsoportjától eltekintve) még csak egyes elszórt - bár kétségtelenül növekvő számú - villák, nyaralók ütik ki fejüket a szőlők, az erdőfoltok és kertek lombjai közül. A városhatáron túl, a részben hagyományosan falusias, részben telepszerű, újonnan alakuló településektől Pestet és Budát még nagy távolságok választják el: Pesten a Rákos homokos, sivár pusztasága - melyről a szél időnként hatalmas porfellegeteket hajt a fulladozó város fölé -, Budán a budai hegyek koszorúja emelkedik áthatolhatatlan falként a város és a környező falvak között.

### **3.1 Nagyváros születik**

A két városban, de főleg Pesten lázas építkezés folyik.

Pest 1870-ben épült 963 házának már több mint a fele emeletes, ebből 231 ház éppenséggel két vagy többemeletes. A legtöbb emeletes ház Pesten a Belvárosban, a Lipótvárosban és a Terézvárosnak a mai Kiskörút felé eső részein, Budán a Várban és a Vízivárosban található.

Ugyanakkor a városképben megjelennek a városfejlődés új funkcióinak megfelelő új épületek is: pályaudvarok, raktárak, áruházak, gyárok. Ezek nemcsak új alaprajzi elrendezést, hanem új térkialakításokat, s ehhez egyre inkább új technológiákat is követelnek: nagy fesztávolságú vasszerkezeteket, a magas gyárkémények építéséhez szükséges új eljárásokat, itt-ott már a beton alkalmazását. A város peremén most kialakulni kezdő gyárnegyedek - bár még csak helyenként szembetűnő módon - egy ipari városkép kialakulását is jelzik.



### 3.11 EKLEKTIKA

A VÁROS ÍGY LASSAN ÚJ KÉPET KEZD NYERNI. Nemcsak a többemeletes házak számának állandó növekedése és az új funkciójú épületek megjelenése folytán; az új kép kialakításában jelentős szerepe van az új stíluselemek egyre sűrűbb megjelenésének is.

A város illetén növekedése nem egyszerűen a reformkorban megkezdett klasszicista városkép továbbépítését jelentette.

Eddig soha nem látott új építészeti formák nyomulnak be: a romantika jelentkezik gót és román, de adott esetben mór, sőt bizánci stílust is idéző épületeivel.

Ybl már 1852-ben középkori elemekkel díszítve építi meg a Múzeum körüti Unger-házat. Wieser Ferenc a Szent István tér sarkán a máig álló Pichler-házon a velencei középkori palazzók gótikáját eleveníti meg, és barokk elemekből vegyített stílusban rakja fel a Ferenciek templomának ekkor épült tornyát. Petschnigg is gótikában építi fel a Vár oldalában a Toldi Ferenc gimnázium máig álló épületét. Ugyancsak mórral kevert gótizáló elemeket is találunk a kor legjelentősebb pesti épületén, a többféle történeti stíluselemet hatásosan, szuggesztívan és kétségtelenül egyfajta magyaros ízű látványban összeolvasztó Vigadón, Feszl pompás épületén.

A romantika és benne a neogótika szerepe azonban a városépítésben nem volt hosszú életű. Egyrészt némileg megkésve érkezett Magyarországra, másrészt a színvonalas kivitelezés költséges - habarccsal való helyettesítése esetén pedig túlságosan is szegényes, kevésbé reprezentatív - volta sem tette népszerűvé. A neogótika Pest ekkori épületein többnyire csak a meglehetősen szerény, többnyire vakolatból kinyomott, díszítésekben és itt-ott a nyílások formálásában jelentkezik; az épületek szerkezete, tömegelosztása, alaprajza, de még homlokzata is alapjában megőrizte a klasszicista korban már kialakult, jól bevált bérház- vagy palotatípus fő vonásait.

A MÚLT SZÁZAD HATVANAS ÉVEINEK KÖZEPÉTŐL A városépítés meggyorsulásának korszakát már új stílus jellemzi; az ekkor elsősorban a reneszánszból merítő eklektika. Az építészek egymással versenyezve alkalmazzák az új formanyelvet, elsősorban Ybl, de mellette színvonalas, jól képzett építőmesterek és mérnökök olykor egész dinasztiái is. Ennek az új stílusnak jegyében épülnek Ybl legjobb alkotásai, pl. életének egyik fő műve, a Vámház, a mai Közgazdaságtudományi Egyetem.

Az átlagépítetők - háziurak vagy kereskedők - igényei persze nemcsak esztétikai, hanem anyagi okokból is változnak. Házaik, üzleteik jobb jövedelmezőségét remélik elérni a divatos, újszerű homlokzattal, a díszesebb ablakkeretekkel, lépcsőházakkal, új portákkal, nagyra táguló kirakatokkal: mindazzal, aminek megvalósítására már a romantika is, de még inkább a neoreneszánsz stílus most bőséges lehetőségeket kínál. Ez az új házakba költöző vagy a bevásárló polgári-kispolgári közönség izlésváltozására is utal: már másnak, hangsúlyozottan újnak, a régitől elütőnek kívánja látni lakóhelyét.

AZ ÚJ, DÍSZESEBB STÍLUS ALKALMAZÁSÁVAL JÁRÓ, sokszor jelentős többletköltségek nagyon is indokoltak: elősegítik a bérházépítésbe beleölt tőkék gyorsabb megtérülését. A nagy lendületű építkezés ugyanis - tekintetbe véve az építőanyag-árak és munkabérek éppen ekkor erős emelkedését is - rengeteg pénzbe kerül, hatalmas tőkét mozgósít.

Van olyan háromemeletes ház, melynek alig 30 méteres homlokzatán 708 ezer forint értékű, egy kisebb földszintes ház építési költségeivel felérő gipszdíszítés halmozódik.

A lassan már telítődő, teljesen beépülő városmagból megindul a kitörés a két legközelebbi külső kerület irányába. Az építkezés négyszögölenkénti költségei a Lipótvárosban voltak a legdrágábbak, ahol elsősorban a hatalmas, sokemeletes, az alapterületet így sokszorosán kihasználni képes bérházak épültek; a külsőbb városrészek jórészt még inkább földszintes, legfeljebb egyemeletes házainak egy négyszögöltre számított építési költségei jóval csekélyebbek.

Az építkezés ilyen nagy lendületét mindennél jobban indokolják a házak roppant bérjövedelmei.

Az Apáczai Csere János utcában máig álló hatalmas Thonet-udvarnak, melyet a híres hajlítottbútor-gyárosok építenek, 106 ezer forint az évi jövedelme: hatalmas uradalmak jövedelmével felérő összeg; a szemközti sarkon az ugyancsak ma is álló Wurm-udvar évi jövedelme eléri a 70 ezer forintot. Ezek az összegek egyre szűkülő társadalmi réteg pénzeszládáiba folynak. 1873-ban Pest mintegy ezer legnagyobb adófizetőjének kezén van a város házállományának negyedrésze, s övük az összes házbérbérből mintegy 40 százalékát.

A PEST-BUDAI BÉRHÁZINGATLAN (kétségtelenül a már 1848 előtt megindult fejlődést folytatva, de azt most már hatalmasan kibontakoztatva) így lesz szerves, jelentős eleme a tőkefelhalmozásnak, a tőke tartalékolásának: a polgári vagyonban egyenrangú (vagy sokszor mindennél jelentősebb) a gyár, a részvény,

a jólmenő kereskedő cég értékével, az iparból származó jövedelmekkel - éppen gyors megtérülése, nagy és biztos jövedelme révén. *Nem egyszer vissza is tartja a tőkét a kockázatosabb ipari beruházásoktól.*

Mai életünknek valójában egy nagyrészt régies város szolgál mindennapi keretét. Régies - mert végül is nem régi, hiszen hovatovább csak néhány műemlék-értékű épület története nyúlik vissza egy évszázadra, ám mégis, **a város magvának építészeti képét - épp úgy, mint döntően alaprajzát is - nagyjából a kiegészéstől az első világháborúig eltelt félévszázadnak a jegyei határozzák meg.**

### 3.12. HOGYAN - ÉS MENNYIÉRT?

A fejlődés főbb szakaszai: a városegysítés éveinek nagy, de hamar lehanyatló építési kedve: majd a 80-as évek második felének és a millennium körüli éveknek újabb meg újabb, egymástól néhány stagnáló évvel elválasztott hullámai; a századforduló után kibontakozó újabb, az 1909-től csaknem a világháborúig terjedő építési fellendülés, majd a harmincas évek városépítő konjunktúrája.

E korszakok során épültek fel először a Lipótváros, majd - a 80-as évektől, kivált a Sugár út és a Nagykörút kiépüléséhez kapcsolódva - a Teréz- és Erzsébetváros még üres, vagy korábban csak kis házakkal beépített területei; a század végére jön létre többek között a nevében is az építkezés amerikai lendületét idéző városnegyed, a Csikágó, s indul meg a József- és Ferencváros, valamint Buda - akkor főleg a Margit-híd környék - kialakulása; az Erzsébet-híd építése ekkor formálja át a Belváros arculatát. Majd a háború előtti évek - az Újépület lebontása nyomán - a Szabadság tér környékének átalakulását és főleg a Lágymányos kiépítését hozzák magukkal, és ekkor vesz nagyobb lendületet a budai hegyvidék összefüggő beépítése is a Rózsadombon és a Kis-Svábhegy aljában.

A város ilyen rohamos épülése azonban nemcsak egyszerűen terjeszkedés volt, hanem - mint utaltunk rá - átalakulás is. Nemcsak addig üres grundok épültek be; a már régebben beépült területen is egyre több öreg ház adta át értékes telkét hatalmas bérházaknak. Az átalakulás méreteit legjobban az emeletmagasságok változása érzékelteti: Budapest akkori belterületén a házak száma 1870-től 1910-ig 8565-ről 14.059-re, a szinteké pedig 11.561-ről 30.605-re nőtt. Ebben a növekedésben a három- és ennél többemeletes házak számának 200-ról 3264-re, tehát 16-szorosára való emelkedése játszotta a főszerepet.

E hatalmas méretű építési tevékenység nem volt olcsó vállalkozás. 1874 és 1912 között Budapest építkezései kereken 1800 millió koronát emésztettek fel; ebből

lakóházakra kb. 1300 millió jutott. 1867 és 1883 között a legfontosabb középületek megteremtése volt a feladat: e célra a főváros mintegy 75, az állam 127 millió koronát ruházott be. Az egész 1300 millió korona 67 %-át a három és több emeletes házak építése emésztette fel.

Miből épült fel Budapest? Itt persze elsősorban nem az építőanyagról van szó (melyről jól tudjuk, hogy túlnyomó része a Sósút környéki kőbányákból, a várost övező puszták agyagos talajára telepített téglagyárakból, Felsőmagyarország erdőiből és a Szerémség cementgyáraiból jutott Budapestre). Inkább arról: milyen társadalmi és gazdasági erők, tényezők és megfontolások álltak azok mögött az energiák mögött, amelyeknek erejéről a városépítés számai és összegei adnak képet?

**Az erők közül először az állam, ill. a mögötte álló magyar uralkodó osztály igényét kell említeni, mely egy reprezentatív főváros gyors kiépítését követelte.** Olyanét, mely alkalmas arra, hogy *egyrészt* tökéletesen kielégítse az állam és a gazdasági élet csaknem egészében Budapesten összpontosult legfőbb központi funkcióinak reprezentatív igényeit is; *másrészt* - mint a gazdag bankár számára a tekintélyes villa - ezáltal az egész világ előtt bizonyítsa is a magyar állam anyagi erejét, stabilitását, kultúrájának, egész életmódjának európai színvonalát. És *végül*, hogy ragyogásával és nagyvárosiasságával vonzó erőt gyakoroljon a Balkán ekkor felszabaduló, a magyar állam és gazdaság érdekkörébe bevonni kívánt államaira; alkalmasan arra is, hogy majdan az egész Monarchiának is valódi központjává váljék.

Ennek a sokoldalú igénynek jegyében veszi kezébe az államhatalom - a Közmunkatanácson keresztül - a főváros országos funkciókat szolgáló építészeti munkáinak irányítását. És ha *egyrészt* korlátozza a telektulajdonosok azon törekvését, hogy a főváros minden talpalatnyi területét minél alaposabban beépítsék, *másrészt* ugyanezeknek a telektulajdonosoknak ajándékot is ad: igen jelentős adókedvezményekkel ösztönzi őket a város lehető leggyorsabb nagyvárosi kiépítésére. Már 1868-ban teljes adómentességet kapnak az új házak. 1871-ben a Sugár út és a Nagykörút házai ezen túlmenően további 15 évre felmentést kapnak az ingatlanadó alól. 1875-ben a budai Duna-part és egyes budai főútvonalak, valamint a Kis- és Nagykörút között a 2 éven belül megkezdett, legalább egyemeletes épületek kapnak 25 éves adókedvezményt; 1892-ben a Kossuth Lajos utca kiszélesítése során az itt megépülő új házak már 30 évi adómentességben részesülnek. Ugyanezt kapják meg 1894-ben az Újépület helyén, valamint a Városház és a mai Semmelweis utcákban 10 éven belül megépülő, legalább kétemeletes házak tulajdonosai: 1909-ben ezt kiterjesztik a Lipótváros északi felére és a Ferencváros egy részére is.

Budapest felépítésének az állam tudatos pénzügyi politikája - és a kieső budapesti adójövedelmekkel is megterhelve az egész országot! - igen jelentős tényezője volt.

A kormány a város kiépítésében tehát nagy szerepet szánt a magántőkének. És mint az eredmény mutatja: **a tőke a városépítés második tényezőjeként csakhamar alaposan kiaknázta a kínálkozó lehetőségeket.** Hiszen az építkezés a testvérvárosokban - de kivált Pesten - még adókedvezmények nélkül is, már régóta jó üzlet volt.

A kiegyezéstől kezdve a város valódi fővárossá emelkedése csak tovább növelte az érdeklődést az itteni építkezések iránt. Hiszen a házbérlővédelem a befektetett tőke gyors visszatérülését, de azután is sokáig (kivált az említett adókedvezményekről támogatva) jóval *magasabb és gyorsabb profitot biztosított*, mint az ipari befektetés. Ugyanakkor a fővárosi bérlővédelem éppen nagy jövedelménél fogva igen alkalmas volt arra, hogy tulajdonosának más irányú vállalkozásához a *szilárd tartaléktőkét* szolgáltatassa, vagy ilyenhez bármikor könnyen és gyorsan nagy összegű jelzáloghitelt biztosítson. A háziurak éltek is a lehetőségekkel: a budapesti ingatlanokra nyújtott *jelzáloghitel*ek nem csekély szerepet játszottak például az olyan ipari vállalkozások induló tőkéjének biztosításában, mint a Weiss Manfréd Művek (a két Weiss testvér mögött 19 nagy pesti bérlőház állt biztosítékul).

### 3.13 PROFITSZERZÉS

De csakhamar már ezek a lehetőségek sem elégítik ki a minél nagyobb profitra törekvő tőkét. Házak azonnali építése mellett legalább olyan jó üzletet kínált az ekkor még olcsó külvárosi telkek összevásárlása s annak kényelmes kivárása, hogy a város növekedése - a végül idáig is elérő közművek, villamosvonalak, kövezett utcák révén - a telkek értékét néhány év alatt többszörösére emelje és ott is kifizetődővé tegye az építkezést. Akiknek módjukban áll, siettetik is ezt a folyamatot. A városi közlekedési vállalatok, kivált a helyi érdekű vasutak, pl. a tervezett járatok mentén, már előre összevásárolják a még üres, olcsó, de a vonalak kiépültével majd aranyat érő telkeket.

A majdani Wekerle-telep a 60-as években még csak legelőnek, sőt futóhomokja miatt annak is alig volt használható: az ennek megfelelően olcsón megvásárolt városszéli 300 holdért 1907-ben az állam összesen 3 millió koronát fizet ki a tulajdonos Sárkány családnak.

De nem kisebb hasznot jelentett az, ha az ötletes ember a 70-80-as években ipartelepítés címén kedvezményes áron vásárolt telket a fővárostól. A látszat kedvéért ott sebtében felépített kóceráj, néhány bódé, egy-két szurokfőző üst majdani elbontása igazán nem állt arányban azzal a haszonnal, amit az így különösen olcsón szerzett teleknek bérház céljára való mielőbbi hasznosításával nyert. Ám ez az utóbbi machináció már "bűzlik", s a főváros a 90-es évekre megszünteti az efféle kedvezményes telekeladásokat, a világháború előestéjére pedig már bevezeti **a telekérték emelkedéséből származó felbecsült haszon külön megadóztatását is.**

Ha sokat fektetett is be a tőke Budapest építésébe, haszna még óriásibb volt. Hiszen a világháború előtt már hét esztendő nyers házbérlőjévé kiadta a 40 év alatt a lakóházépítésbe fektetett teljes összeget.

Ahhoz, hogy a tőke a várost felépíthesse, szüksége volt a **budapesti városépítés harmadik összetevőjének közreműködésére is: a tervező építészére és a terveket kivitelező, az építőmunkát ténylegesen megszervező lebonyolító építési vállalkozóra.**

A kor városépítéséről szólva ma már csaknem kizárólag a nagy építészek emléke él a köztudatban: Ybl, Steindl, Hauszman, Alpár, Lechner, Lajta, Petz neve - hogy csak a legismertebbeket idézzük -, a nevek mögött közismert, nagy, a városképet ma is meghatározó alkotásaik sorával. Ám az építés és annak minden eleme - a tervezés és még inkább a kivitelezés - nagyon is szervesen illeszkedik be a tőkés gazdasági rendszer munkamegosztásába; és ha azon belül más jellegű is a feladata, mint az építető nagykereskedő, bankáré vagy nagyiparosé, a tőkés rend törvényei alól sem szervezési, sem üzleti vonatkozásban nem vonhatja ki magát. A nagy építőművészek mögött is már saját tervező irodák állnak.

A nagy megrendelésekért kemény harcot kell vívni a tetszetősebb, jobb tervet kínáló konkurenciával. Mindez nem csekély befektetést és fenntartási költséget igényel az építészeti; igaz viszont, hogy a valóban nagyszabású tervezéseket jól meg is fizetik! Steindl például a Parlament tervezéséért - az építkezés művezetésével együtt - összesen fél millió koronát kap.

Még sokkal nagyobb hasznot hajt maga a kivitelezési vállalkozás. Nem a nagyszámú kisebb-nagyobb kőművesmesterre, építőmesterre gondolunk, hanem a hatalmas tőkét mozgósító építkezési vállalkozókra, akik egy-egy nagy beruházás egész lebonyolítását elvállalják.

A vállalkozók közül többnek saját téglagyárai, kőbányái, fűrészüzemei is vannak: olykor maguk is vásárolnak olcsó, városszéli üres telkeket, hogy néhány év múlva nagy haszonnal adjanak túl rajtuk, vagy hogy megfelelő

időben saját rezsiben építsenek rájuk, és a kész házakat adják el még busásabb haszonnal.

Az Új-Lipótváros, a Csikágó vagy a Lágymányos felépítésének hasznán is elsősorban néhány tőkeerős, nagy építési vállalkozó osztozik. Mindez természetesen hatalmas tőkét igényel, de hatalmas a haszna is.

Budapest nagy építkezési vállalkozói előkelő helyeken állnak a főváros legnagyobb adózóinak jegyzékein.

### 3.14. KI FIZETI A RÉVÉSZT?

Kapitalista állam, építető és építő tőkés végül is kinek a zsebéből húzták elő azokat a százmilliókat, melyekkel egymást kifizették vagy éppenséggel megajándékozták?

A szájak Budapest városépítésének további tényezőihez: az építőmunkáshoz és legvégül a budapesti lakozóhoz vezetnek. Az előbbi verejtékes munkájával az építési vállalkozó, a másik a házbér ugyancsak keservesen megkeresett koronáival a háziúr hasznát biztosította - mindketten pedig még egyszer, az állam által adott kedvezmények révén kiesett házadó jövedelmet más utakon pótló állami adó és városi pótdadó terheket viselve (utóbbiban már az egész ország lakosságával osztozva) -: végül, ha közvetve is, de a leghatalmasabb eszközökkel ők járultak hozzá Budapest felépítéséhez.

**A városépítés negyedik, de közvetlenül a legfontosabb tényezője: a budapesti építőipari munkásság.** Sokezes és egyre növekvő számú s differenciálódó hadsereg, magvában a kőműves, ács, épületasztalos, kőfaragó, épületbádogos stb. szakmunkásokkal, köröttük az építési szezonra már kora tavasszal megérkező még hatalmasabb, a századvégig még jórészt szlovák, majd egyre nagyobb arányban magyar napszámosréteggel.

A munka szakmunkás és napszámos számára egyaránt kemény és veszélyes. A fizetések is alacsonyok: később az akkord-bér még jobban csökkenti a kereseti lehetőségeket. Kereset csak az év egy részében van az építőipar idényjellege miatt, és ez nemcsak a napszámosokat sújtja: kivált az építési dekonjunktúrák idején a munkaadók a fenntartott szakmunkás keretet is igyekeznek télidőben a minimálisra csökkenteni. És mint minden szegény embernek, úgy az építőmunkásnak is rendkívül megnehezíti a helyzetét az igen kedvezőtlen lakásviszonyok, a kor Budapestjének rettenetes tömegszállásai.

**Ötödikként - de nem utolsósorban - Budapest megépítésének egykori tényezői között idézzük magát a fővárosi lakost: a főbérelőket, az albérelőket, az ágyrajárókat - azt a hatalmas, többszázézes tömeget, amely a városépítés sok**

száz milliós költségeinek, ha csak közvetve is, de legnagyobb részét hordozni kényszerül.

A tőke profitvágya nem áll meg a házbérből, a telek értékemelkedéséből vagy az adómentesség ügyes kihasználásából várható, önmagában is tisztes haszonnál. A városban krónikus a lakásínség.

A szegény emberek viszonylag olcsóbb lakásainak állandó a hiányuk. S az igazi hatalmas hasznot az ilyen lakások építése hozza. Hiszen 1908-ban egy, a legszélsőbb külterületen fekvő, konyha nélküli, csupán egyetlen helyiségből álló "lakás" évi bére 150 koronát tesz ki: ugyanez a "lakás" a belterületen, már 250 korona: ugyanitt a szerény, de már szoba-konyhás lakás bére eléri a 360 koronát. Az ilyen lakások száma Budapesten ekkor elérte a 100 ezret, és 1910 körül pl. a mai Diószeghy Sámuel utcában mindössze 4, csupa szoba-konyhás lakásból álló bércsarnyában (házanként mindössze egy-egy fürdőszobával és emeletenként egy-egy több kagylós W.C. helyiséggel) több mint 2 ezer ember lakik. Világos lesz, hogy nem egy öreg nyomortanya viszonylagos jövedelme felülmúlja a belvárosi bérpalotákét.

### 3.15 LAKBÉRUZSORA

A lakbéruzsorát csak fokozza, hogy nem egy kényelmes háziúr az egész, egyre jobban düledező házat, ill. abban a házbérszedés jogát bérbeadja. Elképzeltető, hogy a bérlő - a bérleten maga is keresni akarva - hogyan emeli a házbéreket, és milyen kíméletlenül alkalmazza a felmondás fegyverét.

Kíméletlenségben háziúr vagy bérlő nem különbözik egymástól: ennek a bizonyosságként házbérnegyedkor a (a lakbért negyedévenként: május, augusztus, november és február 1-én kellett fizetni) századfordulóra Budapest utcái a kényszerű lakásváltoztatók szegényes lomokkal terhelt kizsákmányolt lakásokkal vannak tele. És a rendőri razziák egyre zsúfoltabb tömegszállásokra nyitják rá az ajtót: a magas lakbért csak minél több albérlő, ágyrajáró befogadásával lehet ellensúlyozni.

Háziurak és lakók konfliktusa rámutat egyrészt a városépítő tőke valódi forrásaira, másrészt arra, hogy mindez nem csupán azért van, mert Budapest háziurai gonoszabbak lennének külföldi társaiknál (hiszen pl. a londoni háziurakról Shaw írt szörnyű, gyilkos szatírát). Nem gonoszabbak - ám árnyékot vetettek mindarra, amit a városi építés, állam, építető és építkezési vállalkozó tőkéje és szervező készsége nem lekicsinylendő teljesítményként létrehozott.

**Egy állam nagyhatalmi illúziói, tőkés vállalkozók hatalmas pénzei, nagy építészeti tehetsége, kizsákmányolt építőmunkások, és másféleképpen, de ugyanígy kizsákmányolt lakók házbérbe fizetett keserves keresete, e sokféle és egymással sokban ellentétes energia feszültsége: mindez ott van**



beépítve Budapest e korban épült falaiba - mint a város kőnél, betonnál, téglánál elsődlegesebb, erősebb, meghatározóbb építőanyaga.

### 3.2 A városépítés szabályozásáról

#### 3.21. A GRÜNDOLÁS KORA

BUDAPEST EGYESÍTÉSE még csak a levegőben lógott, midőn a magyar törvényhozás első ízben deklarálta a fővárossal kapcsolatos fejlesztési céljait, és körvonalazta a szükséges eszközöket is.

Az ide vonatkozó 1870/X. törvénycikk 1. paragrafusa így szól:

"Hogy a Duna folyam Buda/Pest mellett aképpen szabályoztathassék, amint a hajózás és kereskedelem országos érdekei igénylik, s a főváros, mint az ipar és kereskedelem központja, oly állásba emeltessék, mely számára a szabad közlekedés mindazon előnyeit biztosítsa, amelyek az ipar és kereskedelem fejlődésének nélkülözhetetlen feltételei: felhatalmaztatik a miniszterium, hogy ezen országos célból szükséges beruházásokra 24 millió forint kölcsönt költthessen, amely kölcsönből a 3-ik paragrafus szerint fedeztetik:

1. a Lánczhíd megváltása,
2. egy, vagy szükség esetén két új álló híd építése,
3. a Duna folyamnak szabályozása, tágas kikötők és új rakpartok építése (közraktárak, dokkok és entrepotok),
4. a fővárosban az ipar és kereskedelem központján az áruforgalom könnyítése, közlekedési zavarok elhárítása és közegészségi tekinteteből kellő szélességű és főközlekedési utak nyitása a községi utak nagy hálózatában és végre
5. ezekre szükséges felvételek - tervek, kisajátítások és más előmunkálatok költsége".

Eme törvénycikk felhasználásával a következő évben nemzetközi tervpályázatot írtak ki a főváros rendezésére. Azonban oly szigorú kikötésekkel, amelyek vitathatatlanná tették a Fővárosi Közmunkák Tanácsa akkori vezetője - Reitter Ferenc - koncepciójának az érvényesülését.

Reittert méltatlan módon a mai napig csak mint a kissé groteszk "nagykörűti csatorna" kigondolóját ismerik, holott valóban nagyszabású városrendező szakember volt, ki döntőleg határozta meg a főváros arculatát.

A pályázat célja a "külcsín, fény és pompa" összehangolása volt az ipar és kereskedelem igényeivel. (Ma úgy mondanánk, hogy a társadalmi elvárások és a piaci fejlesztő erők összhangba hozása.) Lechner Lajos nyerte az első díjat. A fő célkitűzése a Dunapart kiépítése volt a városi telektulajdonra támaszkodva. A tulajdonképp előre beprogramozott eredmény egy sajátos zóna-rendszer:

nagyvárosi city, bérházövezet, a kisipar-kiskereskedelem számára rezervált "történelmi" településrészek (Víziváros, Tabán), és egy széles zóna a modern gyáripár számára.

A szisztéma tanulságai jól láthatóan máig ható érvényűek. Lechner a közlekedést, az egyes városrészek, közintézmények, raktár- és ipari területek jó megközelíthetőségét lényeges szempontnak tartja, azonban ennek során kevés gondot fordít a befelé vezető sugárutak szélességére. **Nagy- és sajnos jórészt máig megvalósítatlan - gondolata a körút-rendszerek kialakítása:** a már épülni kezdő Nagykörúton kívül a budai külső körutat, a város-árok-körutat (Fiumei út - Haller utca) és a majdani Hungária-körutat is kitűzi.

Végeredményben a koncepció nagy része - és főleg a városminőséget biztosító elemei - megvalósítatlanok maradtak, a város a Gründerzeit korában tulajdonképpen egységes városrendezési terv *nélkül* épült fel, és csak a Közmunkatanács hatékony operatív fellépése akadályozta meg, hogy a városnövekedés anarchikus burjánzássá fajuljon.

Ennek a fogyatékos szabályozásnak a *végső mérlege* eléggé negatív. A "spekulációs bérház-övezet" ettől vált annyira zsúfolttá és barátságtalanná, a város ettől vált oly szűkké, a Közmunkatanács terveiben szereplő, előre mutató körút-rendszerek ettől lettek oly fogyatékosak, és a városi tulajdonú, hatalmas peremövezet ezért integrálódott oly fogyatékosan a spekulációs úton beépült magán-telektulajdonlású várostestbe.

Az első egységes szabályozási terv - két mérnökgeneráció szívós harcának az eredményeképpen - csak a harmincas évek végén született meg, a közigazgatás akkori korszerűsítő reformjával összefüggésben.

### 3.22. AZ 1940-ES VÁROSRENDEZÉSI TERV

A terv az egységes építésügyi szabályozás rendszerébe illesztve jelent meg. A 37/VI. törvénycikkre (az Építési Törvényre) alapozva a Fővárosi Közmunkatanács készítette.

A terv fő célja nyilvánvalóan Budapest városias arculatának az erősítése. A modern metropolisban elengedhetetlen diverzifikáltság biztosítására tíz különböző beépítési zónát határoz meg:

- I. övezet: zárt sorú beépítésmód a beépítés legmagasabb fokozatával;
- II. övezet: zárt sorú beépítésmód a beépítés magas fokozatával;
- III. övezet: zárt sorú beépítésmód a beépítés közepes fokozatával;
- IV. övezet: zárt sorú beépítésmód a beépítés alsó fokozatával;
- V. övezet: zárt sorú beépítésmód családi házak céljára;
- VI. övezet: szabadonálló beépítésmód a beépítés magas fokozatával;
- VII. övezet: szabadonálló beépítésmód a beépítés közepes fokozatával;
- VIII. övezet: szabadonálló beépítésmód a beépítés alsó fokozatával;
- IX. övezet: szabadonálló beépítésmód családi házak céljára;
- X. övezet: kizárólag iparüzemek céljára.

A zónák funkcionális előírásokat nem tartalmaznak, a szabályozás a telekkialakításra, beépítési módra vonatkozik csupán.

Szemléltetésképpen közöljük az egyik övezetre vonatkozó előírásokat.

#### 70. paragrafus

1. A VIII. övezetben a telek területének legalább 600 négyzetölnök (2158 négyzetméternek) kell lennie.
2. A telek területének legfeljebb 16 %-át szabad beépíteni.
3. A lakóépület magassága nem haladhatja meg az útszélesség felét, de nem lehet nagyobb 9 m-nél (82. paragrafus).
4. A lakóépületben - a házfelügyelői lakáson felül - emeletsoronkint legfeljebb két lakás lehet.
5. Az épület legkülsőbb részének legalább olyan távolságra kell lennie az oldal-, illetőleg a hátsó telekhatártól, mint az arra néző homlokzat magasságának a fele, de legalább 4 m-nyire.
6. A 69. paragrafus 2. bekezdése a VIII. övezetben is alkalmazandó.
7. A telken csak egy lakóépület lehet. A 69. paragrafus 4. bekezdése azonban a VIII. övezetre is irányadó.
8. A lakóépületen felül egy különálló melléképületet is szabad építeni az ott alkalmazott személyzet (házfelügyelő, kertész, kocsis, gépkocsivezető) lakása céljára, de annak alapterülete 100m<sup>2</sup>-t magassága pedig 5.50 m-t nem haladhat meg. Szabad ezen felül istálló és járómű elhelyezése céljára még egy különálló melléképületet is emelni, de ha ez a melléképület gépkocsiszín, az legfeljebb két gépkocsi befogadására szolgálhat. Szabad végül oszlopokon álló nyitott védőtetőt, kerti lugast, növényházat, továbbá ólat, szerszámkamrát, fászkamrát, fészert (66. paragrafus 6. bekezdése), valamint különálló mosókonyhát is létesíteni.

A rendezési tervből látható, hogy *súlyponti feladatnak a belső városnegyedek rekonstrukcióját tekinti.*

Külön szabályozást érvényesít a Várra és az Andrássy útra, a városszerkezet frekventált elemeinek a korszerűsítését pedig adókedvezményekkel serkenti, amit a megfelelő módon épített házra lehet kapni. Az adókedvezmény általában 15 év. Ez egyrészt a sugár-irányú főutak menti beépítésre vonatkozik, a Nagykörúttól kifelé eső részeken is (a legfontosabb a mai Bartók Béla út beépítésének az ösztönzése), másrészt a Nagykörúton belüli rekonstrukciós átépítéseknél érvényesíthető - ha az újjáépült ház a városrendezés által megkívánt szabályozási vonalat figyelembe veszi.

Még jelentősebb, 25-30 évi adómentesség jár a Kiskörút külső oldalának a beépítésére, főképpen pedig az akkoriban tervezett Madách Sugárút menti építkezésre. Nyilvánvaló, hogy a **city-jellegű modernizációt tűzte ki itt célul a városfejlesztés, és ennek szolgálatába kívánta állítani a gazdasági kedvezményeket.**

A szabályzat a legfontosabbnak, úgy tűnik, a megfelelő telekkialakítást és telekhasználatot tekinti, e kérdésekkel igen aprólékosan foglalkozik. A kiemelten fejlesztendőnek tekintett főútvonalak közötti kerületszomszágok fejlődéséről a szabályzat készítői nyilvánvalóan úgy gondolkodtak, hogy a főútvonal-fejlesztésnek az eredménye mintegy "ki fog sugározni" a mögöttes területekre is.

A szabályzat övezetenként eltérő előírásokat fogalmaz meg a telekméretre, beépíthetőségre, épületmagasságra (ezt az utca-szélességtől függően limitálja), a kertkialakításra, a közműellátottságtól függő beépítésre. Maga a beépítés általában részletes rendezési terv alapján történhet - különleges megkötések mellett, egyedileg ennek híján is.

Megjegyzendő a szabályozási módszerhez, hogy ez így csak azért volt működőképes, mert a részletes rendezési tervek is a folyamatokat keményen kézben tartó Közmunkatanács kompetenciájába tartoztak.

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS

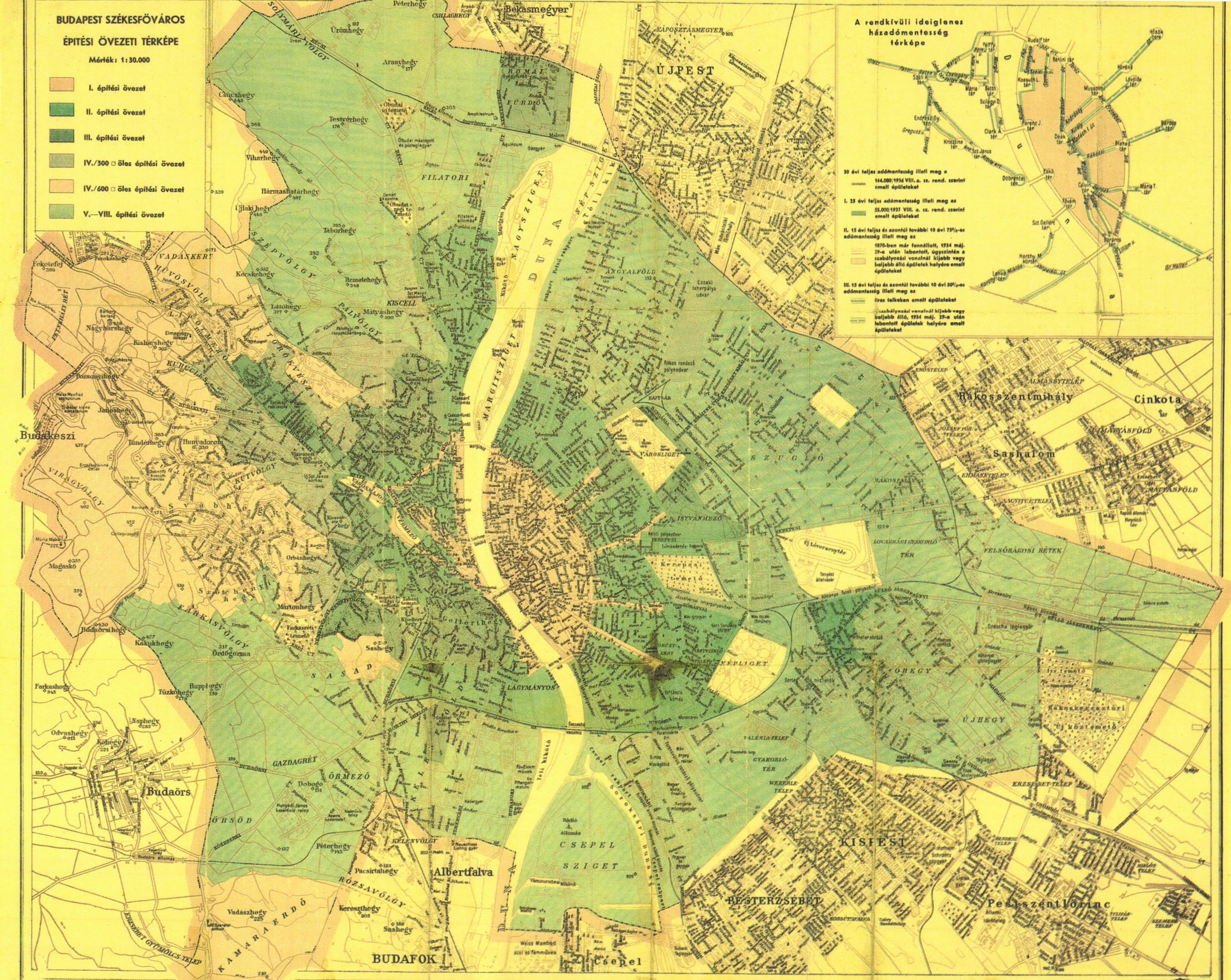
ÉPÍTÉSI ÖVEZETI TÉRKÉPE

Mérték: 1:30.000

- I. építési övezet
- II. építési övezet
- III. építési övezet
- IV./300 □ öles építési övezet
- IV./600 □ öles építési övezet
- V.—VIII. építési övezet

A rendkívüli ideiglenes házaadamentesség térképe

- 30 évi teljes adómentesség illeti meg a 144.000/1936 VIII. a. sz. rend. szerinti emelt épületeket
- I. 25 évi teljes adómentesség illeti meg az 55.000/1937 VIII. a. sz. rend. szerinti emelt épületeket
- II. 15 évi teljes és azontúl további 10 évi 75%-os adómentesség illeti meg az 1870-ben már fennálló, 1934 máj. 29-e után lebontott, úgyszintén a szabályozási vonalnál kijebb vagy beljebb álló épületek helyére emelt épületeket
- III. 15 évi teljes és azontúl további 10 évi 50%-os adómentesség illeti meg az öres telkeken emelt épületeket
- szabályozási vonalnál kijebb vagy beljebb álló, 1934 máj. 29-e után lebontott épületek helyére emelt épületeket





A rendezési terv maga az építési törvényben előírt városfejlesztési programra támaszkodott. A program fő fejezetei:

- I. Természeti és társadalmi adottságok
- II. Telepítési politika
- III. Víziutak és kikötők
- IV. Nagyvasutak és légiforgalom
- V. Forgalmi úthálózat
- VI. Városi vasutak és autóbuszhálózat
- VII. Városszépítés
- VIII. A városrendezés jogi eszközei
- IX. A városrendezés pénzügyi politikája

(részletes tartalomjegyzék a mellékletben)

A program láthatóan lényegesen túlmegy a szabályozási elemeket rögzítő rendezési terven, ami ilyenképpen nem több, mint egyike a városfejlesztés eszközeinek. Látható azonban egyszersmind a törekvés a fejlesztési arányok megállapítására, a folyamatok gazdasági megalapozására és jogi feltételeinek a tisztázására is.

### 3.23. A FUNKCIONALIZMUS

Az elmúlt évtizedek városrendezési gyakorlata hosszadalmas elemzést igényelne - amit megnehezít az, hogy ki kellene térni arra az egész társadalmi és gazdasági értékrendszerre, ami napjainkra nem egyszerűen válságba került, hanem össze is omlott. E korszak *tényleges* eredményeinek és örökségének a számbavétele hosszas munkának ígérkezik, amit a társtudományok sorának kell elvégeznie. Annyi bizonyosnak látszik azonban, hogy a vizsgálódások által kimutatott valóságos eredmények nagyon különbözni fognak mindattól, amiket ezen időszak ideológikus indíttatású önértelmezése kimutatni vélt.

Nyilvánvalóan *így lesz ez a városépítésben is.*

Külön vizsgálendő probléma marad annak az értelmezése, hogy a modern funkcionista városépítés miért felelt meg oly nagy mértékben az államszocialista tervgazdaság által támasztott igényeknek.

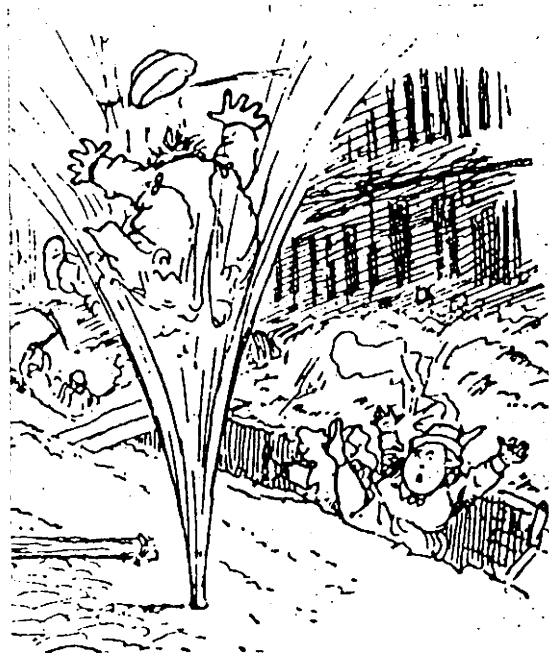
A jelent közvetlenül érintő általános rendezési tervekkel a **6.4.** pontban foglalkozunk.

Közművesítés

**BALESET.**

*Lindley angol mérnök megépíti az első pesti vízművet.*

Csőtörés

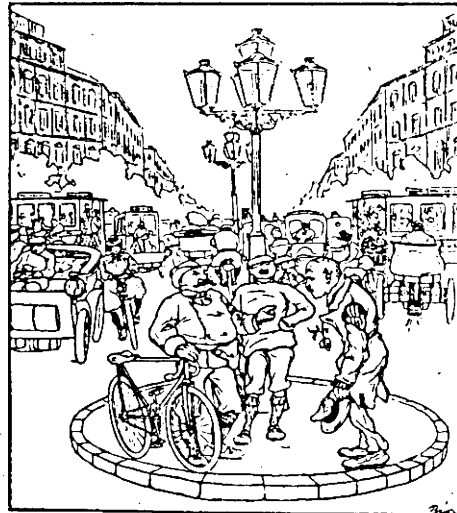


Mire jök az utcai vízcspok?

A frissen aszfaltozott Váci utca

**AZ AUTOMOBILIZÁLT BUDAPEST.**

*1901. Bicikli, automobil mind gyakoribb lesz a pesti utcán, de közlekedési rendőr nincs még.*



— András bácsi, ez az úr elgázolt  
 — Még maga panaszkodik? Hát van az úrnak gyalog-járványi engedéllé? Ha még éccör möglátom, ho'gyyalogosan itt lábatlankodik, mingyán bekisértöm. Mert minálunk röndnek muszáj lönni.



*Ha újonnan kívánjuk megalapozni a városi életmódot, meg kell értenünk a város történelmi jellegét, s különbséget kell tennünk eredeti funkciói, az ezekből kialakult és a jövőben még kialakítható funkciói között. Hosszú történelmi nekifutás híján nem tehetünk szert tudatunkban a feltétlenül szükséges lendületre, enélkül pedig nem tehetjük meg a merész ugrást a jövőbe.*

Lewis Mumford

## 4. BUDAPEST HELYZETE ÉS A HELYZET MEGHATÁROZÓI

Amikor a következőkben Budapest helyzetét, jelenét *térben szűkülő körben a városhoz közelítve* elemezzük, úgy tűnhet, esetlegesen választottunk ki egyet a helyzetleírás lehetséges rendező szempontjai közül. Mivel azonban hangsúlyozottan *a helyzet, az adottságok, a jelen* részének tekintjük a ma élő, *forgalomban lévő és ható jövőképeket* is, ez a térbeli sorrend lehetőséget adott számunkra egy finom különbségtevésre. Nevezetesen a Közép-Európa, vagy a szűkebb régió, az ország egészének jövőjére vonatkozó forgatókönyvek alakulását *lényegében függetlennek* tekinthetjük a városvezetés által választott akcióktól, pontosabban a függés egyirányú: a régió jövőjének alakulása fog adottságot képezni a várospolitikai döntési tere számára. Ezzel szemben a városszerkezeti léptékhez közelítve a várospolitikai döntései egyre aktívabb szerepet játszhatnak annak alakításában, hogy a lehetséges jövőképzésből mi fog a valóságban bekövetkezni.

Ezt a különbséget érzékelteti az a szerkesztési elvünk, hogy a nagytársági, regionális fejlődés alternatív forgatókönyveit a *helyzet, az adottságok* között tárgyaljuk, tehát jelen 4. fejezetben, (és később csak összefoglaljuk); ezzel szemben a városszerkezet formálására kialakított különböző forgatókönyveket, mint szűkebb tématerületünk szempontjából kiemelten fontos és a továbbiakban aktívan befolyásolni kívánt tevékenységeket a következő, 5. fejezetbe, tehát a *tendenciák és lehetőségek közé*, és nem a helyzetösszetevők közé soroltuk be.

### 4.1 Budapest Európában (Közép-Európában)

Az alábbi fejezet célja az, hogy elemezze Budapestnek a közép- és kelet-európai politikai változások következtében megváltozó szerepét egy - ugyancsak nem változatlan - európai városhálózaton belül.

A városok szerepkörét nem lehet függetleníteni azon térségek szerepétől és jellemzőitől, amelyekkel az adott város kölcsönös kapcsolatban, funkciómegosztásban van. Mint általában a nagyvárosok esetében, úgy Budapest esetében is az egyes, egymástól különböző funkciók és tevékenységek különböző térségek számára jelentenek kapcsolatokat: így bővülő körök szerint beszélhetünk rendre:

- az adminisztratív határokon belül érvényes,
- a fővárost körülölelő agglomeráció egészére vonatkozó,
- az országos központi szerepkörrel összefüggő, vagy
- nemzetközi szintű feladatokról, szerepekről.

Maguk az itt érintett területi kategóriák is gyakran elmosódtak, vitathatók és időben változhatnak, valamint több területi alkategóriára tagolhatók. Az egyes térségek és a főváros között kialakuló funkció- és feladatmegosztás pedig szintén időben is változik.

Most már a szűkebben vett nemzetközi szerepkör általános áttekintéséhez célszerűnek láttuk a problémakört több további, egymással összefüggő, de egymástól mégis markánsan elkülöníthető megközelítési szeletre osztani. Így megkülönböztetjük

- a kelet-közép-európai régió egészének a szerepére,
- a Budapestnek, mint városnak a nagyvároshálózaton belüli szerepére, ill.
- a magyar fővárosnak, mint kelet- és közép-európai régió belüli központnak

a szerepére vonatkozó tapasztalatokat és elképzeléseket.

#### *4.11 KELET (?) KÖZÉP-EURÓPA*

Az elmúlt negyven évben kialakult politikai szembenállás kialakított Európában egy fogalmi kettéosztást is. Eszerint két Európáról beszélhetünk, egy politikai értelemben vett Nyugat-Európáról, illetve egy ugyancsak politikai értelemben vett Kelet-Európáról, értelemszerűen a vasfüggöny mentén vonva meg a határvonalat a két régió között.

Akár a történelemben visszafelé, akár a jelen, illetve a jövő irányába kívánjuk kiterjeszteni a vizsgálódásunkat, túl kell lépünk ezen a negyven éven át rögzült kettéosztáson, a megnevezésekben is áttérve Európa földrajzi régióira. Eszerint

kelet-nyugati irányban Európát inkább három régióra lehet felosztani: az Alpok illetve az Elba vonaláig terjedő Nyugat-Európára, a "Kelet-európai síkságnak" is nevezett Kelet-Európára és a kettő közötti Közép-Európára. Magyarország, és így Budapest is ezen kategóriák szerint minden kétséget kizáróan Közép-Európában helyezkedik el; azon már lehet vitatkozni, hogy annak középső, vagy keleti részében. Ugyanakkor szűkebb térségünk további szempontokból is határterületet alkot, így *három klímaterület* között (óceáni, szárazföldi és mediterrán), a szláv, germán és a latin *népek között*, továbbá a katolikus, protestáns és a görögkeleti *vallások által befolyásolt területeknek* is az ütközőzónáját alkotja.

Gazdasági szempontból a 20. század során többszörös külgazdasági reorientációs kényszer tetőzte be a térségben a korábbi századok követő-igazodó fejlesztési próbálkozásait. Az első reorientációs lökés az első világháborút követte, és a Habsburg-birodalom belső munkamegosztásának felbomlása váltotta ki. Ezt erősítette az új államhatárok kialakulása a térség valamennyi államánál. A következő kényszerű váltást a második világháború utáni helyzet, Jalta következményei és a szovjet érdekövezet kialakítása idézte elő. Így az 1989-91-es változások és következményei, ennek az érdekszférának 40 év utáni összeomlása hetven éven belül a harmadik alapvető külső strukturális kényszert jelentik, ennek egyes további folyamányai, a térségben lévő szövetségi államok felbomlása és új - vagy régi-új - államok kialakulása még máig nem fejeződtek be.

Sem ennek alapján, sem a korábbi évszázadokra vonatkozó visszapillantás alapján **nem találunk olyan kapaszkodókat, amelyek arra utalnának, hogy lenne a térségnek valamely olyan hagyományos felhagyott szerepköre, amelyhez csak vissza kellene térni.** A feladat, illetve a kihívás sokkal inkább úgy fogalmazódik meg, hogy hosszú idő után talán most van egy választási helyzet, azaz elvi esély arra is, hogy a közép-európai térség államai megfogalmazzanak a maguk számára lehetséges szerepköröket, amelyek közül valamelyik akár valóra is válhat. Azt is látni kell azonban, hogy *ez az időszak egyáltalán nem kedvez a tudatos tervezésnek, egyáltalán az előrelátásnak.*

#### 4.12 JÖVŐMODELLEK A TÉRSÉGRE

Azokat az elképzeléseket, amelyek ma a térségben, vagy a térségre vonatkozóan napvilágot látnak, öt *modellben* foglaltuk össze. (A továbbiakban többször visszautalunk még ezekre a modellekre.)

Különösen hivatalos - mind nyugati, mind hazai - megfogalmazásban, úgy tűnik határozott prioritása van annak a modellnek, amelyik egyértelműen a nyugati minta követésében, sőt még konkrétebben **az európai integrációhoz való mielőbbi csatlakozásban** látja a jövőt. Arra is fel kell figyelni, hogy e nézetek hangoztatói számára, vagy legalább is tálalásuk szerint ez a készítés olyan egyértelműnek tűnik, *mintha nem is lennének* megfogalmazhatóak ettől eltérő alternatívák.

Jóval ritkábbnak tűnik e modell szkeptikusabb, de feltétlenül valószerűbbnek tűnő változata, amely elfogadja ugyan az utolérési készítés tényét, de kérdésesnek tekinti, vajon el lehet-e ezen a módon máshová jutni, mint **tartósítani egy a mai Nyugat-Európát követő és függő helyzetet ?**

A térség jövőjével kapcsolatos elképzelések között egy további modellnek tekinthető az időről időre felmerülő **közép-európai integrációnak, regionális együttműködésnek vagy a Duna-völgyi konföderációnak** a gondolata. Ez ma szép, de tartalmatlan ábrándképnek, történelmileg idejétmúlt fogalomnak tűnik sajnos, ugyanis:<sup>6</sup>

- a térség országai között nem áll fenn az ehhez szükséges gazdasági komplementaritás,
- gazdasági fejlettségi különbségek tekintetében viszont túl nagy az inhomogenitás,
- a létező vitatott területi kérdések miatt aligha lehetséges, hogy az érdekelt országok belépjenek egy államszövetségbe,
- kölcsönös a bizalmatlanság és egymás lenézése,
- hiányzik a közösen elfogadható nyelv,
- csökkenti egy (kon)föderáció esélyeit az is, hogy az Európai Közösségbe csakis egyenként lehet bejutni.

A keleti/homogén közép-európai föderációk/integrációk mellett említést kell tennünk a kelet-nyugati vegyes közép-európai gondolatokról, Monarchia nosztalgiáktól a Pentagonále majd Hexagonále néven felkapott elképzelésekig. Ezeket talán közösen jellemezte, hogy 89 eufóriájában és egy nagyon könnyed

---

<sup>6</sup> Kende Péter tanulmánya alapján Kell-e nekünk Közép-Európa? Századvég Különszám é.n. (1989)

átmenetre számítva születtek vagy erősödtek meg. Az azóta tapasztalható fejlemények hatására Olaszország vagy Ausztria sokkal óvatosabban tekint keleti határvidékére, mint akkor - talán az is megkockáztatható, hogy mindez inkább felerősítette az EFTA-országok Európába való bemenekülési igyekezetét.

A belátható kényszerűségek ellenére egyelőre csak illúziónak lehet tekinteni a térségnek egy **ökológiatudatos "harmadik út" szerinti fejlődését** is.

Végül az utolsó, egyben az Európához való csatlakozást kizáró modell egy szélső-bal- vagy -jobboldali, nacionalista-fundamentalista, **a demokráciát felszámoló fordulat bekövetkezését** vetíti előre.

#### 4.13 EURÓPAI NAGYVÁROSHÁLÓZAT

Amikor egy városnak adott térségen belüli szerepét vizsgáljuk, kiindulhatunk a *térség* jellemzőiből, ahogy ezt az eddigiekben megkezdtük. Ki kell azonban indulni a *város* szintjéről is, mégpedig két módon is. A nagyvárosok *egyrészt* betöltenek egy, közvetlen térségüktől sok tekintetben függetleníthető szerepkört a *nagyvárosok hálózatában*. Olyan szerepkörökről van szó, amelyekben a nagyvárosok egymást gerjesztik, és inkább a város hat vissza a környezetére, mint fordítva. Ezen az általános jellemzőn belül is külön figyelmet kell fordítani az "eredeti" és a követő típusú fejlődési modellre. *Másrészt* természetesen a nagyvárosok is egyre bővülő gyűrűkben látnak el *közvetlen térségükre vonatkozó* funkciókat.

Az ipari forradalom kezdetén a már létrejött városok és a bennük kialakult polgárság kezdte meg a mai értelemben vett ipar kifejlesztését. Kicsit hasonló ehhez, ahogy a fejlett nagyvárosokban kialakult nemzetközi kereskedelmi és banki funkciók alapjaivá váltak egy újabb - nevezzük posztindusztriálisnak - hálózattá szerveződő szektornak. Az a kérdés, vajon e nagyvárosi funkciók esetében végzetes késésben vagyunk-e, - azaz csak regisztrálni tudjuk, hogy a kelet-európai nagyvárosok nem képesek létrehozni, kialakítani a maguk nemzetközi kereskedelmi-banki szektorát, ellenkezőleg, a már létező világcégek saját igényeik alapján hatolnak be a térségbe, és ők hozzák létre ezt a fejlesztő erőt. Hozzá kell tenni, nem tudjuk azt sem, hogy ha a helyzet ez, akkor mi következik belőle teendőként: vajon van-e lehetőség egy ilyen forgatókönyv megváltoztatására, és kell-e rajta egyáltalán változtatni? Versenyezni kell-e - ahogy most tesszük -, hogy nálunk jöjjön létre hamarabb és a legtöbb nemzetközi központ, vagy pedig épp az jár jól, aki védekezni képes a behatolási kísérletek ellen? Ez ideig az a tény, hogy

valamelyik ország *még többet* késett, általában nem tette az illető ország fejlődését szervezesebbé.

Az egymást és a környezetük fejlesztését is gerjesztő városok hozzák létre az agglomerálódó, vagy konurbán zónákat. Európa *elsősorú* dinamikus gazdasági zónáját egy a Brit szigetektől Hollandián, Belgiumon és a Rajna-vidéken át Svájcig, sőt Milánóig kirajzolódó ívvel köthetjük össze. Ezt időbeli és fejlettségi késéssel egy *második ív* kíséri az Európai Közösség magjának a peremén.

#### 4.14 ALTERNATÍV RÉGIÓKÖZPONT MODELLEK BUDAPESTRE

A *harmadik agglomerációs ívet* várják egyes előrebecslések esetleg a Prága, Bécs, Budapest városhármas köré szerveződni a jövőben. Ez tekinthető tehát az első, Budapestet érintő, tág értelemben vett agglomerációs modellnek. Úgy tűnik, ez a forgatókönyv összhangban van az *Európához való csatlakozás* optimista, fejlesztés- és piacorientált elképzeléseivel is. Hozzátehető, hogy Berlinton Prágán, Bécsen, Pozsonyon és Budapesten át Zágrábig, Belgrádig és Kievig mintha erős hajlam lenne arra, hogy az érintett város saját magát fogalmazzza meg Nyugat, vagy Európa utolsó bástyájaként, vagyis mint akinek még **nyugati típusú közvetítő szerepköre lesz kelet felé.**

Egy másik forgatókönyv a fenti elrendeződés pesszimistább változatát jeleníti meg, vagyis azt, amikor a bástya és közvetítő központi szerep igaz marad, csak éppen a túlsó oldalról - azaz **Európából nézve már kívülről, - válik Budapest keleti hídfővé.** A rendszer összeomlását megelőzően, a Bécs-Budapest világkiállítás elhatározásakor még ennek a demonstrálása is pozitív célkitűzésnek számított. Ma egy ilyen szerepkörhöz inkább a menekültprobléma állandósulása, az etnikai és kriminológiai szűrő szerepkör nyugatról pénzelt, de cserébe keményen lokalizált megoldása társítható. Ebben a jövőképben tehát Budapest megkaphatja az oly vágyott "társégi központ" vagy "vezető szerep" címkéket, csak éppen igen kellemetlen funkciókkal társulva.

Nem igazán fogalmazódott meg, vajon egy **fejlettségében homogenizálódó közép- és kelet-európai térség,** illetve az ehhez kapcsolt különböző integrációk milyen városhálózati megoldásokat jelenthetnek. A "vezető szerep" óhaján kívül jószerevével további lehetséges funkciók sem kristályosodtak ki ezekkel az integrációkkal kapcsolatban, ami tulajdonképpen ezen elképzelések komolyságát, végiggondoltságát, mögöttes reményeit is minősíti.

Ugyancsak nem ismerünk olyan városhálózati elképzelést, amely **Budapest esetleges szigetként maradásával**, nem-növekedésével számolna, vagy kifejezetten az életmódnak és a nagyvárosi szerepköröknek egy, a **növekedés, és a konurbációs tendenciákkal szembe forduló** minőségi javulását célozná meg.

## **4.2 Budapest az országban**

### **4.21. A KAPITALIZMUS KIBONTAKOZÁSA**

A magyarországi kapitalizmus kibontakozása már eleve igen erősen függött az államtól, mint legnagyobb megrendelőtől. Központilag gerjesztett folyamat lévén, eléggé pontosan kifejlődtek benne a hatalom politikai célkitűzései. Ez a hatalom elsősorban központosítani akart, és ez markánsan kifejeződött területfejlesztő politikájában is:

- a kettős monarchián belül szimbolikus okokból szükségét látta a "császárváros" ellensúlya kiépítésének. Budapest fél évszázadon át tartó "amerikai ütemű" fejlődését (1870: 300 ezer; 1910: 900 ezer lakos) ez a kormányzati politika alapozta meg.
- magyarországi belpolitikai okokból szüksége volt egy olyan központi góczra, amely súlyánál fogva erősen felülmúlja a regionális központokat, Kassát, Pozsonyt, Kolozsvárt, Temesvárt, Zágrábot. Mivel a kor uralkodó centralizáló francia állameszméjével szemben a fenti városok egy potenciális szeparatizmus csíráit képviselték és ennek is számos híve volt.

Az *első* ütemben a fejlesztés elsősorban koncesszionálásokkal (gyárak, bankok, közlekedési pályák) történik. A *második* ütemben pedig ez a folyamat a megteremtett gazdasági és szellemi túlsúllyal immár önmagát is gerjeszteni tudja - amit politikai hatalommá konvertált. A fejlesztésben lényeges szerepet játszott az ide települt feldolgozóipar önérdéke, helyzetének monopolizálására való törekvése az ország termékeinek feldolgozásában. E monopóliumot - a szabadverseny korában - elsősorban a közlekedési vonalak Budapestre vezető kényszerpályái, másodsorban pedig a kellőképpen kialakított szállítási díjszabások biztosították. (Mindkettő mögött igen keményen képviselt lobbyzás húzódott meg.)

Budapest és az ország viszonya tehát a kezdetektől fogva kettős arculatot mutat: a főváros az ország egésze számára egyszerre a fejlődés gerjesztője és *teher* is,

mivel saját pozícióit az ország egészének a rovására tudja javítani. Ez a kettősség - egészségben véve - mindmáig érvényesnek bizonyult.

Az a hatalmas gazdasági és társadalmi potenciál, ami itt felhalmozódott, a fővárost egyúttal a válság okozta elvándorlások legjelentősebb célterületévé is tette az elmúlt évszázadban:

- az amerikai kivándorlás megszűnése óta elsősorban ide irányul a falusi pauperizálódottak vándorlása
- 1918-tól fogva napjainkig a nagy - főleg, bár nem kizárólag magyar - határon kívüli bevándorlási hullámok ugyancsak ide irányulnak.

#### *4.22. AZ ÁLLAMSZOCIALISTA KORSZAK KIBONTAKOZÁSA*

Az államszocializmus korszakában azután az említett folyamatok valósággal a területfejlesztés generáló alapelvévé növekedtek. Ez a rendszer a strukturális változásoktól idegenkedve, fejlesztést csak a már meglévő struktúrákra való ráfejlesztéssel, és azok túlfeszítésével valósított meg. Budapest esetében az egyik fő adottság az erősen koncentrált gyáripar volt. A trianoni szerződés az iparvidékek tekintélyes részét elcsatolta, így 1920 körül az ország gyáriparának a 70 %-a Budapesten összpontosult. A harmincas évek végére, mind a tőke önmozgásai, mind pedig a - bizonyos mértékben - decentralizációt is kitűző nagy állami iparfejlesztés, a "győri program" eredményeképpen ez az arány körülbelül 50 %-ra csökkent, és ez meg is maradt a budapesti gyáripar erőltetett ütemű fejlesztése miatt a hatvanas évek elejéig. Ez a fejlesztés hatalmas munkaerő-igényt vont maga után, és ezt csak nagymértékű bevándorlással lehetett biztosítani. Így vált szükségessé a vidéki munkaalkalmak csökkentése (ezt a gazdaság "szocialista átszervezésének" a stratégiája nagyrészt biztosította is), és szükséges volt hozzá az a politikai miliő, amelyben a nagyváros anonimitása némi viszonylagos védelmet nyújtott a "hivatal packázásaival" szemben, hogy Hamlet megszépítő szavaival éljünk.

Ez az óriási bevándorlás (az ötvenes évek elején 250 ezer fő, a hatvanas évek elején is még 150 ezer) azonban infrastruktúrát is igényelt volna, de erre éppen az iparosítás forrásigénye miatt nem jutott pénz. Ezért hallatlan mértékben leromlott az ellátottsági szint, és főképpen a lakáshiány lett elviselhetetlen. (Alig enyhített rajta, hogy a nagy lakással rendelkezőket "osztályellenségként" vidékre



deportálták, és a lakásaikat részben az új elit kapta meg, részben pedig felosztották társbérleti formában az igénylők között.)

#### 4.23. ÁLLAMSZOCIALISTA FEJLESZTÉSPOLITIKA

Szükség volt egy új típusú fejlesztéspolitikára. E politikának a főváros és a vidék kapcsolatát érintő legfontosabb vonása a budapesti ipar telephelyi rendszerének a kiépítése volt. 1961-ben - a csúcson - 620 ezer ember dolgozott a budapesti iparban, az ország ipari dolgozóinak közel fele. Húsz évvel később ez a szám már csak 320 ezer, ámde a fővárosi ipar *alárendeltségébe* vidéki telephelyekkel együtt ekkor is 600 ezer dolgozó tartozik.

Az iparfejlesztés tehát úgy ment végbe, hogy a centralizáció végeredményben semmit sem csökkent, csupán térbelileg vált el egymástól a termelés irányítása, illetve ennek primer és szekunder fázisai.

A rendszer maga a központi újraelosztás (a redisztribúció) szisztémáján alapult. E szisztéma természetesen magától is kedvez a centralizációnak, mivel a központosított intézmények alkupozíciója a forrásokhoz jutásban mindig jóval kedvezőbb. Természetes következmény az is, hogy a centralizációval járó gazdaság-, funkció- és népességtömörülés jelentősen növeli a központban a forrásfelhasználási igényeket, és ezzel tovább javítja a tervalku-hivatkozásokat. A nagy állami lakásépítési programok (panelházas lakótelepépítések) fele részben Budapesten valósultak meg - persze egy igen sanyarú kialakított helyzeten valóban segíteni is kellett. Hogy ez a lakásépítési boom ne vezessen további erős bevándorláshoz - amit a főváros csillapíthatatlan munkaerő-igénye egyébiránt támogatott volna, de ami a rossz helyzet távlati megoldhatatlanságát eredményezte volna - lakáshoz jutási és ingatlanszerzési korlátozásokat kellett bevezetni a fővárosban. E korlátozások viszont a "Budapesten lakás" fogalmát változtatták társadalmi privilégiummá.

#### 4.24 A FEJLESZTÉS "EREDMÉNYEI"

A folyamatok végeredménye egy, a magyar történelemben mind ez ideig teljesen példa nélkül való központosodottság lett. Az ország szellemi állománya ugyanis rendkívüli mértékben központosult a fővárosban. Itt él a magyar diplomásoknak a fele, egyes szakmákban a 80 %-a (de még a mezőgazdászoknak is az *egyharmada*), itt van a tudományos kutatóbázisok háromnegyede, az egyetemi

kapacitások kétharmada. Ez a koncentráció egy olyan *folyamatként* érvényesült, ami a magyar vidéki értelmiség felső rétegét - mintegy egy generációnyi idő leforgása alatt - *megfelelte*. Az ország szellemi kapacitásai ilyen ütemben húzódtak a fővárosba.

A dolog másik oldala természetesen az, hogy Budapest kétségkívül olyan város - egyetlenként az országban - amely benne van a világ szellemi és gazdasági folyamatainak a vérkeringésében. A "vasfüggöny" ezt az összefüggést csak időlegesen volt képes visszafogni, de igazából meggátolni sohasem tudta. Így ma a főváros elég jó eséllyel startol egy regionális központi szerepért. Kétségtelen, hogy egy ilyen szerepből az egész ország is profitálhat majd, de az is nyilvánvaló, hogy a mai, főképpen a pénzmozgások által szabályozott gazdasági és társadalmi folyamatok megerősíthetik a fővárosnak azokat a "parazita" vonásait is, amelyek - elsősorban a legutóbbi évtizedekben - kimondottan az ország egészének "belső gyarmatosítása" irányában hatottak.

#### 4.25. A RENDSZERVÁLTÁS IDEJE

Az eddigiekből nyilvánvalónak tűnik, hogy a rendszerváltozás egy eléggé kedvezőtlen területi struktúrát vett át, hiszen Budapesten kívül elég gyéren akad fogadókészség az ország más részeiben:

- a nemzetközi kapcsolatok, a felkészültség, a vállalkozó szellem túl nagy arányban központosul a fővárosban,
- az intézményi-döntési jogkörök centralizáltsága változatlan, illetőleg az új hatalmi formák (bankok, médiák) is épp oly centralizált térszerkezetben jelennek meg,
- előrevetíti az árnyékát a szubvencióknak és az állami fejlesztési eszközöknek az a továbbra is koncentrált felhasználása, ami majd a vidék nagy részét még inkább függő helyzetbe sodorhatja.

Mindazonáltal a kiépülő politikai pluralizmus, amely megfogalmazhatóvá és érvényesíthetővé teszi az egymástól eltérő érdekeket, esélyt jelent arra, hogy a főváros és az egész ország többi részének viszonyai a következő évtizedekben arányosabbá váljanak.

### 4.3 Budapest és környéke<sup>7</sup>

#### 4.31 A VÁROSKÖRNYÉK AGGLOMERÁLÓDÁSI FOLYAMATA

Az 1873-as városegysítés után párhuzamosan folyt Budapest metropolissá növekedése és környékének agglomerálódása. Az, hogy a metropolis nem egységes városként fejlődik, hanem különálló települések szövevényeként, részben a kialakult *településhálózati sajátosságok* miatt, ám részben a *terület-használatra* vonatkozó törvényszerűségek miatt van. Jórészt arról van szó, hogy a metropolison kívül fekvő területeken olcsóbbak a telekárak, tehát a fejlődés által ide vonzott népesség, vagy akár a vállalkozói rétegeknek a kevésbé tehető része előszeretettel telepedett itt le.

E fejlődés egyik fontos "mellékhatása" volt a környék lakó- és gyárvárosainak a fejlődése. Ezek a városok - igen gyorsütemű fejlődés mellett - végig szoros együtt-élésben voltak Budapesttel, közös műszaki rendszereik alakultak ki, egy területileg többé-kevésbé egységesnek tekinthető munkaerőpiac és termelési kooperációk.

Nagy-Budapest 1950-es létrehozása után az agglomerálódás más térségekben folytatódott. A folyamatot az államszocializmus központosító tendenciái és állandósuló erőforrás-hiánya generálták, elsősorban a fővárosi ipar csillapíthatatlan munkaerő-igénye. Így 1970 óta 200 ezer fő a napi ingázók száma.

#### 4.32 HÁROM MARKÁNS GYŰRŰ

Három eléggé jól elkülönülő "gyűrű" rajzolódik ki a főváros körül. A legbelső övezet az, ahol a főváros közelsége a településekre általában fejlesztő hatást gyakorol. Több évtizeden át tartó intenzív bevándorlás, nagyarányú ingázás, általánosságban élénk és sokoldalú gazdasági kapcsolatok jellemzik ezt az övezetet. Az infrastrukturális hátrányok és a fogyatékos urbanizációs szint ellenére azért e települések - melyek köre 80-100-ra tehető - általánosságban közvetlenül profitálnak a főváros közelségéből, és ez népességvonzó hatású is.

Van azonban e körül egy jóval kiterjedtebb zóna, ahol a hatások árnyoldalai az erősebbek. Ennek a fejlődését is a Budapest-függés határozta meg, ámde itt már a kapcsolatok igen egyoldalúak. A hivatásforgalmi kapcsolat ugyan erős, de más gazdasági összefüggések csak szórványosan, alacsony szinten léteznek. És ami

---

<sup>7</sup> A 4.3 fejezet Budapest főváros környéktanulmányának felhasználásával készült.

a legkárosabb: a hosszú távú folyamatok e települések demográfiai potenciálját, szellemi kapacitásait jelentősen csökkentették - az utóbbi a főváros elszívó hatása. Az ingázási körülmények már kedvezőtlenek, a nagyobb távolság és a rossz közlekedésszerkezet miatt - ezért csak az alacsony státusú rétegeknek felelnek meg.

Még ezen is kívül, van egy 100 km körüli sugarú körzet, amely bár erősödő függésben van a fővárostól, mégis rendelkezik autonóm fejlődési lehetőségekkel. Ennek a zónának jelentősebb önálló vonzású középvárosi centrumai is vannak.

A "gyűrűsön" kívül a városkörnyék "szektorális" sajátosságokkal is rendelkezik.

A szektorok egy északnyugat-délkeleti irányú képzetes tengely mentén rendeződnek. Észak-nyugaton vannak a legmagasabb, dél-keleten pedig a legalacsonyabb presztizsű települések (csakúgy, mint magában a fővárosban). A szektorok fő sajátosságai a következők.

Dél-nyugaton, a sztrádák és a vasút érkezési irányában van a "városkapu", igen intenzív és egyre növekvő forgalommal, és erre szerveződő funkciók sorával.

Északon van a Dunakanyar üdülőkörzete, igen frekvenciált többfunkciós üdülő- és kirándulóhely, az egész agglomeráció legjelentősebb idegenforgalmával.

A pesti oldalon alvótelepülések vannak hatalmas karéjban, néhány helyi városi centrummal. Ipar nem települhetett ide; adminisztratív korlátozással védték a "fővárosi munkaerő alapot". De a fővárosba települt ipart se ösztönözte semmi a kifelé költözésre.

A térség pozíciója mindazonáltal a legutóbbi évekig nem volt rossz: Budapest közelsége, a hatalmas munkaerőpiac és a háttérpari szolgáltatási lehetőségek kedvező gazdasági pozíciót biztosítottak az itt élőknek, ami a budapesti ipar válságának a továbbgyűrűző hatásai miatt csak az elmúlt évben kezdett megrendülni. Az elmaradott infrastruktúra kedvezőtlen hatásai, elriasztva a vállalkozó tőkét, most termik meg a keserű gyümölcsöket.

#### **4.33 A BEÉPÍTETT TERÜLETEK ÖSSZENÖVÉSE**

Az agglomerálódás egyik legjellemzőbb vonását, a települések területi összenövését ma még csak csírákban figyelhetjük meg. De Nagy-Budapest se vált még szervesen egybefüggő várostestté, a történelmi határon kívül fekvő kerületek

morfológiailag agglomerációs övezetnek tekinthetők, olyasformán, mint Párizs elővárosai, amihez a hasonlóságot fokozzák az ide épített nagy lakótelepek is. Itt az "összenövés" egy-egy fő irány menti sávban indult el, és folytatódik a városhatáron túl is.

Ezen "csápok" között a területfelhasználás általában eléggé rendezetlen, az intenzitása pedig alacsony. Komplementere ez a körülmény a történelmi városmag rendkívül magas intenzitású területfelhasználásának. Az alacsony intenzitásnak ugyan lehetnének előnyei is, de ma ezt valójában gondatlan területhasználatként jellemezhetjük.

Különleges problémaként jelentkezik a "legmagasabb presztizsű" budai hegyvidéki rész területhasznosítása. Itt egy többé-kevésbé zavartalan természeti, illetőleg humán-ökológiai térség volt (hagyományos, magasértékű falukép, középpolgári villanegyed, szőlő- és gyümölcstermelő táj). Egyrészt e terület vonzó mivolta, másrészt a nagyváros egészének, lakótelepeinek és kaotikusan egybeépülő környékének a "taszító" hatása már több évtized óta irányítja ide a városból kiköltözőket. A falusi házak felvásárlása mellett a fő formája ennek a katasztrófális eredményű "zártkert-beépítési" országos láz. Több helyen ez a folyamat a tájrombolás méreteit ölti.

#### **4.34 A FŐVÁROS ÉS KÖRNYÉKE KÖZTI LEGFONTOSABB KAPCSOLAT: A MŰSZAKI RENDSZEREK**

Ezt a szerkezetet két, egymástól eltérő körülmény alakította ki.

- **Az egyik az, hogy itt van a Duna legfontosabb átkelési helye. Az ország összes magisztrális közlekedési vonala itt fut össze,** és ez igen tekintélyes funkcióösszűsödést eredményez.

A két országrész meghatározó vasúti kapcsolata a Déli összekötő vasúti híd.

A közút országos főhálózatának valamennyi eleme Budapesten találkozik. Lokális, azaz a környék településeit egybekapcsoló útrendszer azonban nem épült az alsóbbrendű hálózaton sem.

A "híd" szerep az energetika magisztrális vonalainak a szerkezetén is felismerhető - itt Budapest mint az ország legnagyobb és legdifferenciáltabb igényű fogyasztója játszik szerepet. Ezért kerültek a város térségébe az energetikai nagyrendszerek átalakító kulcslétesítményei.

- *A másik meghatározó körülmény Budapestnek és környékének az együttélése. A főváros működésével összefüggő műszaki rendszerek részben kiterjednek a környékre is.*

A vasút több irányban is az elővárosi forgalom döntő hányadát bonyolítja le. Nagy volumenű a VOLÁN buszok forgalma is. Közvetlen fővárosi alárendeltségű - e kettőtől eltérően - az elővárosi vasúthálózat és a néhány szomszédos településbe közlekedő BKV autóbuszjárat.

A közúti forgalomban a fővárosnak az ekkora volumenű hídfő-szerepe a környék számos települése részére kimondottan terhes, mivel agyonzsúfolja a város felé vezető utakat, melyek a településeknek általában a "főutcai".

Az energetika összefüggéseinek az alapja a vezetékes ellátórendszereknek a szerkezete. Ezek részben Budapest-központi irányítással, részben alapvetően Budapest megfelelő ellátására alakultak ki.

Hasonló a helyzet a vezetékes gázszolgáltatásban. Itt a közös ellátásnak az alapja a főváros kiszolgálására épült középnyomású körvezeték, ami számos környékbeli települést is ellát, és a folyamatban lévő fejlesztéseknek is a kiindulási alapja.

A vízellátás közös rendszereinek az a meghatározója, hogy a víznyerő bázisok kívül vannak a főváros határán, nagyrészt az északi térségben. Erről a gerincvezeték rendszerről történik 20 település ellátása is.

A vízbázis és a vízkészletek fokozódó mértékben kerülnek veszélyeztetett helyzetbe - ez viszont a közös fellépést (szennyvíz, hulladékelhelyezés, agrotechnika) igényelné.

Szennyvízelvezetés és -tisztítás tekintetében az a **meghatározó összefüggés, hogy a környék a főváros felé "lejt"**, és a recipiensek többsége Budapesten folyik keresztül. (Ez tisztító-rendszer híján, a talajvíz-mozgásokat illetően is igaz!)

#### **4.35 FEJLŐDÉSI FORGATÓKÖNYVEK**

A városkörnyék fejlődési esélyei az egyes forgatókönyvek függvényében a következőképpen valószínűsíthető:

SIKERES EURÓPAI FELZÁRKÓZÁS esetén városkörnyéki alközpontok alakulnak ki, elég egyenletes térbeli elosztásban. Kibontakozik egy, immár *magasabb*

környezeti-építészeti értéket realizáló dezurbanizáció ("kertváros-modell"). A környezet állapota *javul*, kiépül a város körül tervezett *green belt*.

A FÜGGŐ FÉLPERIFÉRIA esetében a fejlődés nagyjából a "ráfejlesztés" elvét követi: zűrzavaros területfelhasználással, a kedvező fekvésű "városkapu" térségek szabályozatlan beépítésével, az infrastruktúrában létrejövő műszaki és piaci dezorganizáltsággal, a közös érdekek háttérbe szorulásával. Mindez a környezetállapot *romlását* eredményezi.

A KELET-KÖZÉP-EURÓPAI INTEGRÁCIÓS MODELL az előzőhöz hasonló eredményezhet, azzal a különbséggel, hogy a kisebb fejlődési energiák miatt talán kevésbé súlyos rendezetlenséggel (*entropizálódással*) kell számolnunk.

Az ANTIDEMOKRATIKUS KÜLÖNÚT lehetőségei elég nehezen átláthatók. Mivel ez a központi hatalom jelentékeny megerősödését is eredményezné (a latin-amerikai modell szerint), nyilvánvalóan az erőforrások koncentrációjával járna egy olyan országban, amelynek gazdasági rendje évtizedeken át épült e szisztémára. És mivel e változat a gazdasági hanyatláshoz is kapcsolható (mint ok és mint következmény), az ország általános periférizálódását idézné elő, ami bevándorlási rohamot indítana a főváros felé. Ez a *harmadik világból* ismert folyamatok szerint a városkörnyék nagy részét elszlömösítené.

A "ZÖLD KÜLÖNÚT" esetében országos kiegyenlítő folyamatok érvényesülhetnének. Ez a fővárost és térségét *nem* terhelné növekedéssel, és lehetőséget nyújtana egy környezetbarát fejlődésre, hozzávetőleg a "sikeres felzárkózás" városfejlesztési modellje szerint. E modelltől annyiban különbözik, hogy a forrásai még elvileg sem látszanak.

#### **4.4 Városszerkezet**

##### **4.41 VÁROSI ÉV(TIZED)GYŰRŰK**

Budapest mintegy fél évszázad alatt nőtt provinciális révhelyből metropolissá. Ez a gyorsaság azzal a következménnyel járt, hogy az újabb és újabb fejlődési hullámok egy szűk, gyorsan "kinőtt" központ körül torlódtak meg. A nagyváros termelési-, szociális és egyéb területi munkamegosztásából adódó övezetek

minden típusára itt<sup>8</sup> az a jellemző, hogy "valamennyi úgyszólván tolakodik a központ felé és így állandó harcban vannak egymással. Valamennyire azonban közös teherként nehezedik az, hogy nincs igazi kiegyenlítő, szabályozó erő felettük, mert Budapesten a nagyvárosiasodás hulláma annyira erős és gyors ütemű lett, hogy ezzel sem az élet maga, sem a városrendező vezetés számolni nem tudott. A fejlődés, minthogy itt elsősorban testi növekedésről van szó, magára hagyatva gyűrűs alakot vesz fel, melyet csak a térszín tehet szabálytalanná. Ez már a központ felé törekvésből is következik. Ezért a legtöbb nagyváros alakja kör. Nem úgy, mint a fallal övezett középkori városoké, ahol a minél kevesebb munkával bezárható minél nagyobb terület eszméje okozta azt, hanem a nagyvárosi népesség közlekedési költsége, az izotarifá-vonalak által kirajzolt csipkés kör".

Ez a fejlődésmenet századunk közepére 5 zónát hozott létre a városban, amelyek a pesti oldalon körgyűrűs szerkezetűek, míg a budain a domborzatot követik.

- Az *első* a városmag, amely a tipikus *city*-funkciót a mai napig sem tudta egészen átvenni, így e funkció hálósan terjedt szét a következő zónában anélkül, hogy azt modernizálni elég ereje lett volna.
- A *második* a bérház-övezet, melyet a századvég épített, a telekspekuláció törvényszerűségeinek megfelelően.
- A *harmadik* az egykori városi tulajdonú zóna, amelyben hatalmas tömböket alakítottak ki különféle funkciókkal a városi közösség számára. A XVIII. században a Városligettel kezdődött, majd a Köztemetővel folytatódott zónaképződés a Népligettel, a vasúti pályaudvarokkal, hatalmas ipari telektömbökkel kiegészülve csaknem félkörbe zárta a városmagot. Tulajdonképpen arról volt itt szó, hogy a várospolitikai magánépítést ezzel a kiegészítő zónával megtámogatta, átvéve elemi funkciókat a bérház-övezetből. Ez a gyűrű azonban egyszersmind be is zárta a várostestet. Amit ezen kívül fekvő Budapestnek nevezünk ma, tehát a területnek jó háromnegyede, az nem egy egységes várostest része, hanem csupán egy település-agglomeráció. Különféle időpontokban és jelleggel kiépült területegységek laza egymásmellettsége, amelynek léte csupán a harmadik övezeten belüli várostesthez való viszonyában határozódik meg.



- A két külső övezet közül a *negyedik* a történelmi városhatárig, ezt a város fejlődése sokáig üresen hagyta, majd a nagy lakótelepek tekintélyes része települt ide, és végül
- az *ötödik* az egykori elővárosok, amelyek a század végétől épültek ki.

#### 4.42 A KULCSPROBLÉMÁK EREDETE

Budapest mai szerkezeti problémáit három, egymástól érdemben különböző fő hatóok idézte elő:

- A város mindenáron Párizst kívánta utánozni, illetőleg Bécset utolérni. Csakhogy - szegényebb lévén - 2/3 arányban kisebb lett minden: az Opera, a Nagykörút, vagy akár egy átlagos bérház. A legsúlyosabb hátrányos következménye ennek az, hogy a *telekspekulációs zsúfolt beépítés* miatt a város múlt század végén megformálódott történelmi várostestében igen kevés a zöldfelület, alig van közpark, az utcák pedig rendkívül szűkek, és túlnyomó részben szintén fátlanok.

**Ez a zsúfolt beépítés nem volt képes arra, hogy a modern városfejlődés által fölvetett új igényeknek - közlekedés, parkolás stb. - megfeleljen.** Ezek az igények - hely hiányában - ezért még tovább növelték a zsúfoltságot, és rontották a környezetállapotot. Ma e városrészek tekintélyes részében az utcák szinte járhatatlanok a parkoló gépkocsik miatt, és a meglévő kevésszámú fa is gyorsuló ütemben esik áldozatául a közlekedésnek. A vállalkozó szektor persze igényes, kerülni igyekszik - érthető módon - ezeket a szlömösödött városrészeket. De ebből az a további baj származik, hogy rohamot indít a még beépíthető területek ellen - amelyek jelentős részét fás, bokros közparkok teszik ki. Szállodák, irodaházak, föld alatti parkolók fenyegetik az igen gyér számú meglévő lazább beépítésű közterületet is.

**A következő bajt a modern funkcionalista városépítés okozta, azzal az alapelvvel, hogy nem vegyes funkciójú "városra", hanem elkülönített funkciójú övezetekre van szükség, mindeneke előtt lakótelepekre.**

A panelházas lakótelepeket az utóbbi években már eleget szidták. Városépítési szemszögből csak annyit tennénk hozzá ehhez, hogy miközben az alapvető "város" funkciók beszorultak a történelmi városmagba, **a lakótelepek a városmagba vezető közlekedési "köldökszínórokra" lettek függesztve.**

Ez a szisztéma minden pontján általános zsúfoltságot okoz, a népességet a központon áthaladó, folyamatos, nagyarányú mozgásra kényszeríti, és a kialakított közlekedési kényszerpályák még az átmenő forgalmat is a városközpont felé terelik.

- Súlyos gondokat eredményezett az államszocialista rendszerre általánosságban jellemző *pazarlás* is. Tárgyunkat ez főleg két vonatkozásban érinti.

Az egyik a ráfordítás-érzékletlenség, vagyis az eredményektől függetlenített *drága* megoldásokban való érdekeltség. E rendszerben ugyanis **a tényleges gazdasági hatalom a beruházási elkötelezettségekben van, és így a gazdasági érdekek a beruházások maximálásához fűződnek.** Az említett közlekedési megoldások, a forgalomnak a városközponton keresztül való áterelése, ezzel az érdekeltséggel függenek össze.

A pazarlás másik oldala a *területpazarlás*. Itt elsősorban a történelmi várost több kilométernyi zónában körülvevő ipari és egyéb térségekre kell gondolnunk, amelyek - jó általános infrastruktúra-ellátottság és helyenként igen kedvező városszerkezeti pozíció dacára - szlömös, tönkrement állapotú hulladékterületek, rendkívüli mértékben az értékük alatt hasznosítva. Mialatt a városi telek és ingatlankínálati piac végletesen egyensúlytalan, a megfelelő telkek hiánya szinte manhattani árakat eredményez, elriasztja a vállalkozókat, illetőleg ösztökéli a meglévő zöldterületeknek az említett beépítésére.

#### 4.43 TÁRSADALMI-TERÜLETI ÖVEZETEK

A város társadalmi-területi struktúráját e folyamatok oly módon befolyásolták, hogy négy különféle presztizsű és funkciójú övezetet hoztak létre.

- Az ország igazgatási-gazdasági központját képező BELVÁROSI ZÓNÁT.
- ELKÜLÖNÜLT VÁROSNEGYEDET, hol mindinkább központosul az elit. E városnegyed túlnyomó részben a budai hegyvidéknek a beépülésével vett fel térbeli szegregációs arculatot az elmúlt évtizedekben, de tartozik hozzá néhány egyéb, a régebbi városrendezés által kiemelt terület is, mint Zugló vagy Újlipótváros egy része.

Ökológiai és infrastruktúra-ellátási szempontból ezek a város kvalifikált negyedei. Lakói megkülönböztetett társadalmi és urbanizációs előnyökkel indulnak a társadalmi átalakulásban az előnyösebben elfoglalható pozíciókért.

- A MUNKAERŐ LAKÓÖVEZETEIT - ezek eléggé sokfélék, a három fő típus - a leírtak szerint - a spekulációs bérház-övezet, a nagy lakótelepek és a családi házas zóna lakói. Ebben a zónában helyezkednek el, illetőleg vannak kialakulóban a nagyvárosi slumök is.
- AZ IPAR, A KÖZLEKEDÉS ÉS A RAKTÁROZÁS hatalmas, városi szempontból nagyrészt "holt" TERÜLETEIT, széles karéjban a spekulációs bérház-övezet körül.

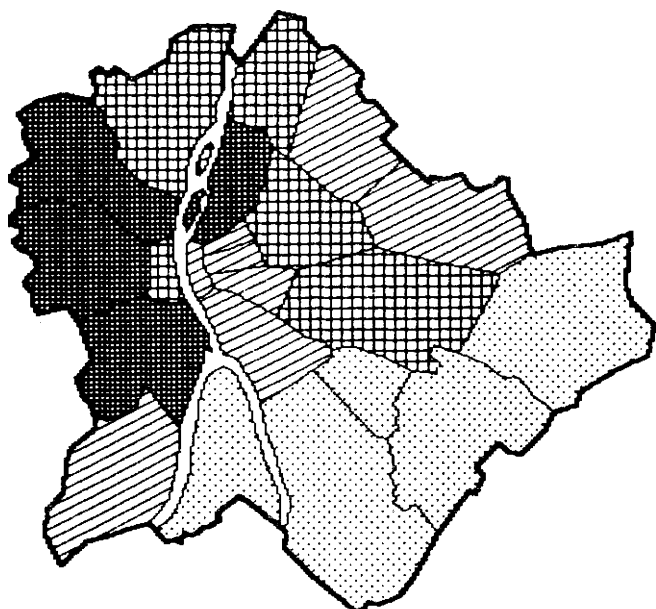
Az egyes övezeteket tartós esélykülönbségek sújtották az elmúlt évtizedek során. Ez az infrastruktúra-ellátásban, az ökológiai és urbanisztikai pozíciókban, az elérhetőségben és a városi presztizsben alapvető különbségeket alakított ki, amelyek ma - a vállalkozói és ingatlanpiac visszajelzése szerint - igen komoly mértékben *fékezik* a város további fejlődését, mivel igen kicsi kínálatot nyújtanak a hazai fizetőképes keresletnek; sőt, a legnagyobb tőkeerővel rendelkező cégek kivételével a külföldi tőkebevonásnak is.

A főváros fejlesztésének a legalapvetőbb feladata ennek a kedvezőtlen helyzetnek a megjavítása. Annál is inkább, mivel ez a változás tárhatja föl a városfejlesztés legfontosabb *pénzügyi forrásait* is.

## LAKÁSPRIVATIZÁCIÓ I. ÜTEME

(privatizált lakások arányváltozása 1980-1990 között %-ban)

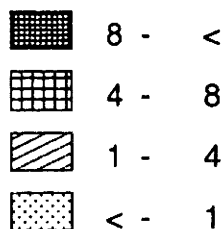
Forrás: 1980. és 1990. évi Népszámlálás.



Elsőnek a legbefolyásosabb népességcsoportt privatizált - és a legnagyobb presztizsű lakásokat - főképp a budai oldalon.

A belső városrészekben adminisztratív úton fékeztek a privatizációt.

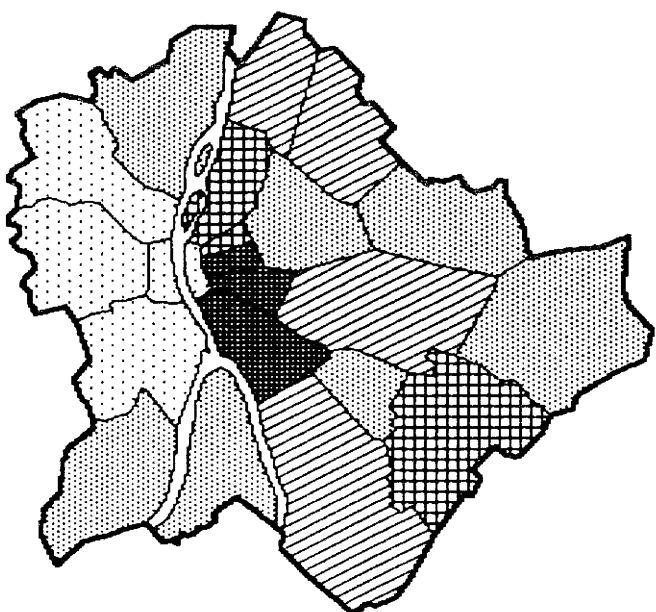
A déli peremkerületekben gyakorlatilag még nem indult meg.



## KOMFORT NÉLKÜLI LAKÁSOK

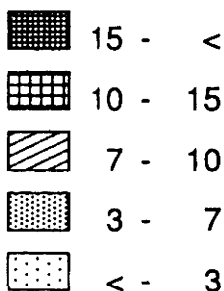
(a kerület lakásainak %-ában)

Forrás: 1990. évi Népszámlálás



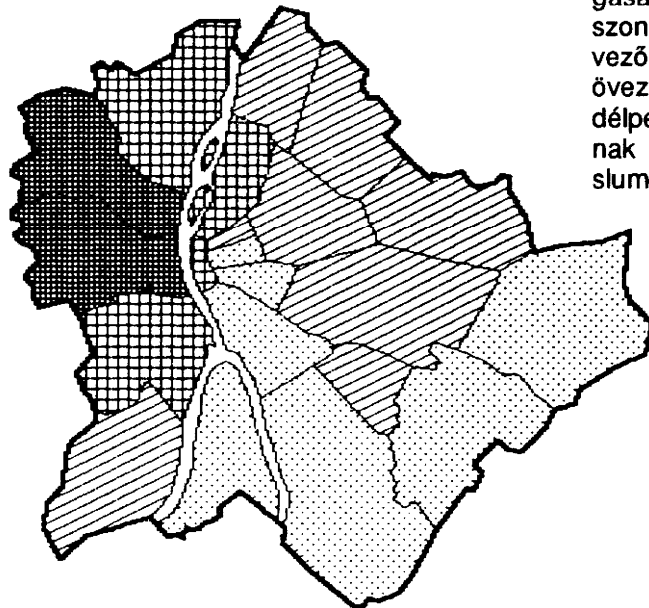
A Belváros és a budai oldal van a legkedvezőbb helyzetben, de elég jó a "lakótelepes" és a "családi házas" kerületeknek a helyzete is.

A legrosszabb a "spekulációs bérházövezet", a történelmi város peremének a helyzete (VII-IX. ker.).



**SZEMÉLYI JÖVEDELEMADÓ**

(egy fő lakosra vetítve 1000 Ft-ban)  
 Forrás: APEH 1991.

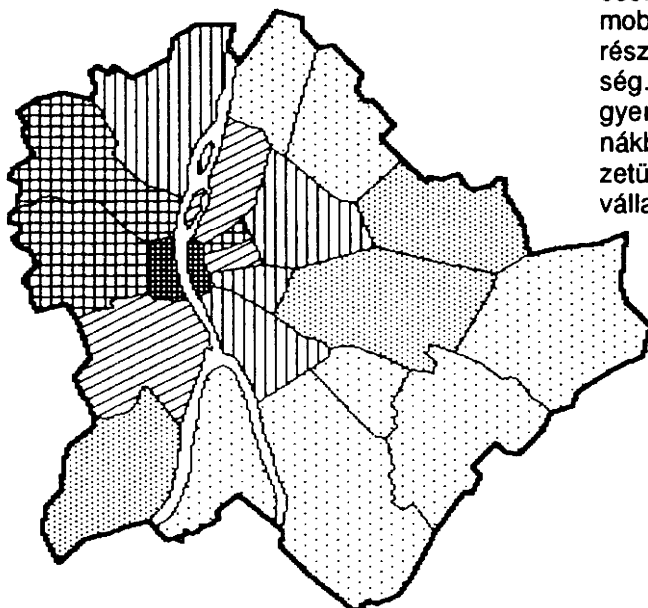


Jellegzetes a térbeli szegregáció - a budai oldal, és főképpen a hegyvidék lényegesen magasabb státuszú. Átlagos helyzetű - fővárosi viszonylatban, mert a vidéknél lényegesen kedvezőbb - a nagy családi házas és lakótelepi övezet. Alacsonyak a jövedelmek általában a délpesti zónában. Ehhez csatlakozva bontakoznak ki - a történelmi várostesten belül - a slumök is.

	40	-	<
	30	-	40
	24	-	30
	20	-	24

**GAZDASÁGI TÁRSASÁGOK**

(1991. dec. 31-ig alakult társaságok 1000 lakosra vetítve)  
 Forrás: Nemes Nagy József 1992.



Bejegyzésnél döntő súllyal a kiemelkedően ellátott, kiváló kommunikációs infrastruktúrával rendelkező belvárosi területek részesülnek előnyben. A magas státuszú, jóval több gazdasági eséllyel rendelkező és nagyobb vállalozási mobilitású rétegek által lakott "budai" városrészekben jóval nagyobb a vállalozási készség. A peremkerületek helyzete eléggé gyenge. Azonban a délnyugati és a keleti zónákban, amelyeket trekventált közlekedési helyzetük mintegy "kaputárséggé" tett, valamelyes vállalozás-élénkülés észrevehető

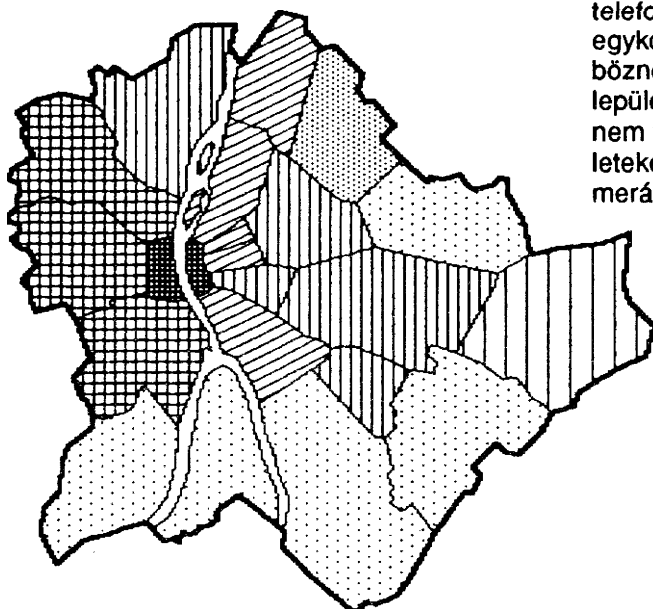
	250	-	<
	200	-	250
	130	-	200
	100	-	130
	70	-	100
	<	-	70








## TELEFON ELLÁTOTSÁG

(100 lakásra jutó telefonvonalak száma)

Forrás: MATÁV 1990.

Az ellátottsági szint igen erősen centralizált, elsősorban a kormányzati-döntéshozatali centrumot jelentő városrészekben. A magas státuszú rétegek által lakott negyedek ellátottsága igen jó - ide, a laza beépíttség dacára is "kiment" a telefon. Rendkívüli módon elmaradottak az egykori peremvárosok, igazából nemigen különböznek a velük szomszédos agglomerációs településektől. (Budapest az elmúlt 40 évben nem fejlődött egységes várossá - a peremkerületeket a várospolitika mindig is csupán agglomerációs övezetként kezelte.)



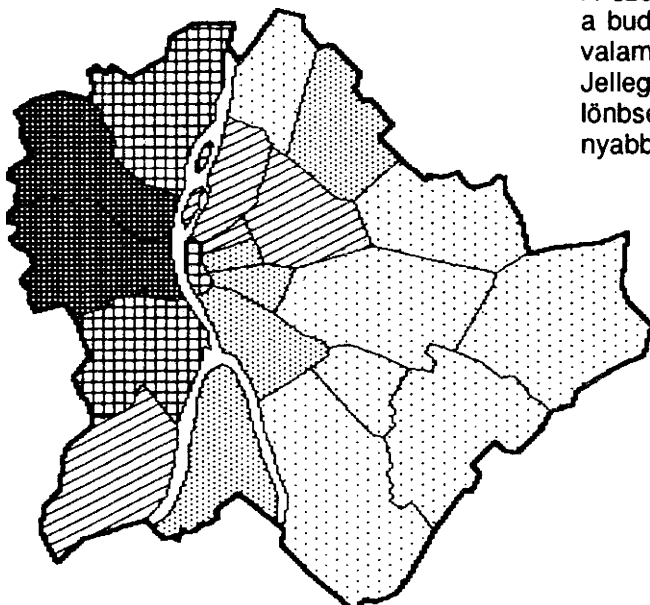
	70	-	<
	60	-	70
	45	-	60
	30	-	45
	20	-	30
	10	-	20
	<	-	10






## FŐISKOLÁT VÉGZETTEK ARÁNYA

(a lakónépesség %-ában)

Forrás: 1990. évi Népszámlálás

A szellemi kapacitás elosztásában kiemelkedő a budai oldal - és főképp a hegyvidék - súlya, valamint a hagyományos "belső" városrészeké. Jellegzetes a pesti oldalon az észak-déli különbség, és a peremvárosoknak a jóval alacsonyabb aránya.



	30	-	<
	20	-	30
	17	-	20
	14	-	17
	<	-	14

## **4.5 Műszaki infrastruktúra és városszerkezet**

### **4.5.1 KÖZLEKEDÉS**

Budapest alapjában véve "szűk" város volt, elsősorban a történelmi városmagja. A nagy átmenő forgalom, a hozzá tartozó széles utakkal még a hajóhidas időkben is elkerülte a várost. A későbbiekben volt ugyan néhány nagyszabású akció az utcák bővítésére, de egészében nem esett át soha Hausman-léptékű átalakításon - noha Párizs mindig is eszményképe volt. A mai helyzetünkre ez az előzmény annyiban hat vissza, hogy ez az úthálózat nem volt méretezve modern gépkocsiforgalomra és parkolási igényre.

Igaz, a nyugati metropolisok se - de azok legalább gazdagabbak és így tágasabbak is voltak.

A másik fő jellemző, hogy Budapest nagyrészt a "vasútkorban" épült ki, amikor - történelmi szemmel nézve csupán átmenetinek tekinthető ideig ugyan, de háttérbe szorult a közúti közlekedés jelentősége.

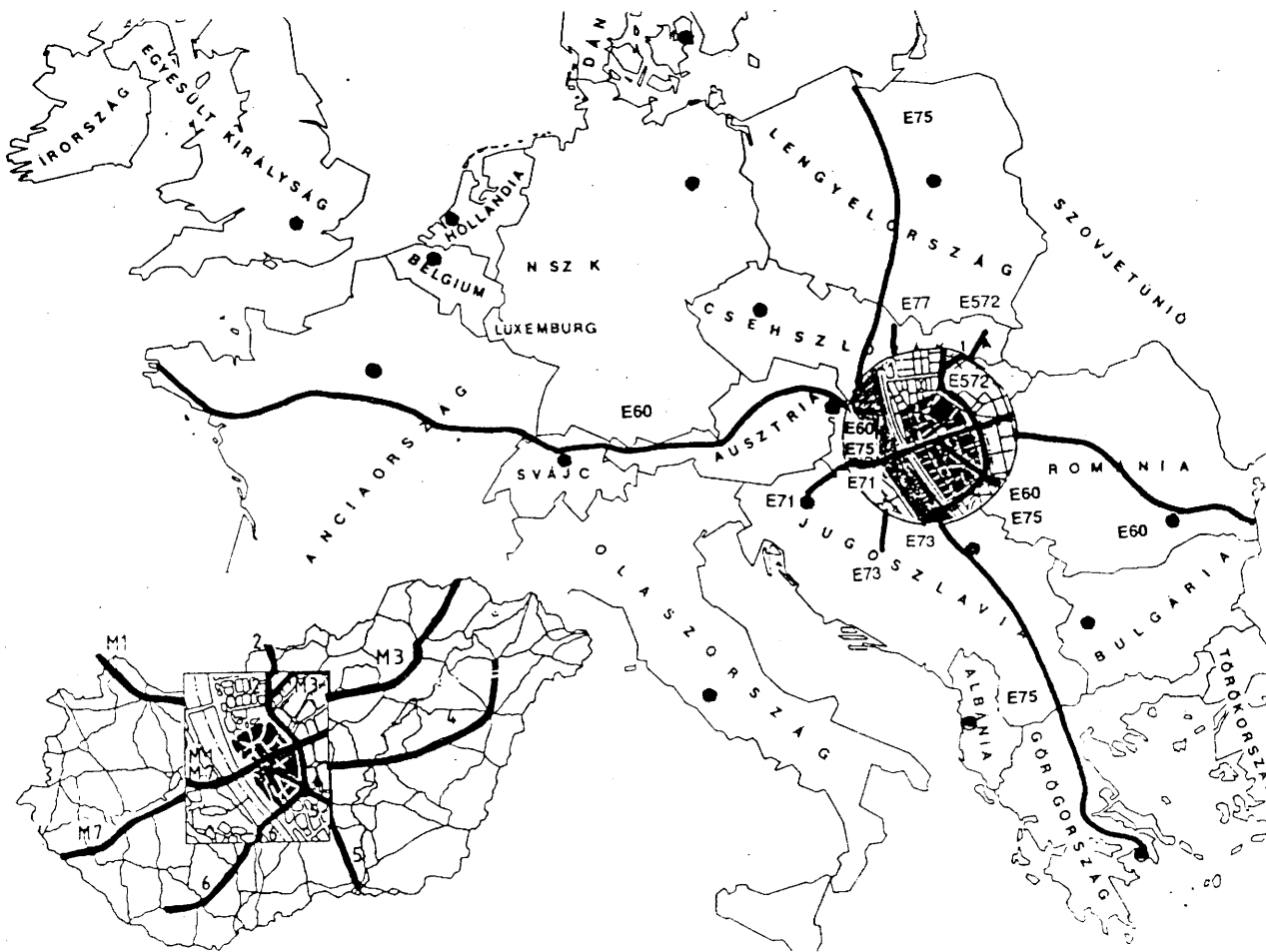
Így aztán az úthálózat viszonylag szűkös kapacitásával szemben viszont **igen sűrű a vasúthálózat** (több mint 250 km, vagyis 1 km<sup>2</sup>-re 0,5 km vasút esik). Mivel a vasutak túlnyomó része még egymással konkurálva, magánvasútként épült, sok bevezető szakasz van, amelyeket csak később egyesített egy belső gyűrűvel a MÁV. Ekkor jött létre a máig élő "3 főpályaudvaros" rendszer - ami viszont kevés egy kétmillió metropolis számára, és némileg ellentétben áll a bevezető vasútvonalak szerkezetével is.

#### *a/ Az úthálózat szerkezete és átalakulása*

A közúthálózat fejlesztését Magyarországon - az alacsony szintű motorizáció alaptalannak bizonyult előfeltevéseivel - a hetvenes évekig nagyrészt a településen belüli és a településközi forgalom egyesítésével kívánták megoldani, ezért a településeken áthaladó forgalmat kiváltó útszakaszok nem épültek meg.

Budapest számára ez a koncepció különösen súlyos kényszerpályát jelentett, mivel így a belső szűk városrészeken préselődött át a különben is erősen növekedő forgalomnak az egyre nagyobb hányada. A kényszerpályát Budapest esetében elsősorban a *hidak* elhelyezkedése tűzi ki. Negyven éven keresztül (1950-1990) nem épült "külső" híd, mialatt a "belső" átkelési kapacitás új hídakkal

és egyéb módokon jelentősen nőtt. Így aztán erősen bővültek a befelé vezető útkapacitások, miközben másfelé vezető út szinte egyáltalán nem épült. **Magyarország valamennyi főútja ma a Belváros szívében, gyakorlatilag egyetlen pontban fut össze.**



A városszerkezet korszerűsítésének az alapkonceptiója hosszú ideig a Hungária körútnak a Boulevard Péripherique-ké való kiépítése volt (íme, még most is Párizs!), és innen indultak volna az autópályák az ország minden irányába. Bár ez a tényleges fejlesztési koncepció önmagában is erősen vitatható, sőt meg sem valósítható, még ennél is rosszabb eredményt hozott: *egyrészt* rendszerré emelkedő provizórikus megoldásokat; így épültek meg a város legbelső részeibe vezető 2x3 sávós, autópályaszerű elemek és csomópontok. *Másrészt* ennél is súlyosabb problémát okozott az az elgondolás, amely a szükséges közútkapacitásokat, és ezen belül a fővároson átkelő forgalom kapacitásait is a mintegy "ország tengellyé" kiépülő Rákóczi úton át kívánta megteremteni.

Tulajdonképpen az általános szerkezet és az érvényesülő fejlesztési prioritás viszonyát láthatjuk e példában. Ha *nem* az általános szerkezetjavítás irányába



hat a prioritás, akkor az a továbbiakra nézvést már olyan kényszerpályát jelenthet, ami megakadályozza magát a szerkezetjavítást is - mivel nem engedhető a "tűzoltástól" való megszabadulásra.

Az 1950-es városegysítés, illetve az azt követő városfejlesztés persze a forgalmi igényeket is determinálta:

- az új lakáshoz jutók "szételepítésével", a lakó és munkahelyek radikális elválasztásával megnövelte a térbeli mozgást,
- a városperemre telepített nagy lakótelepek forgalmi igényeire gyors, nagy kapacitású és igen forrásigényes hálózat kiépítését tette szükségessé,
- a családi házas, alacsony funkcióintenzitású és nagy kiterjedésű területeken pedig az autóbusz-közlekedést tette lehetséges prioritássá.

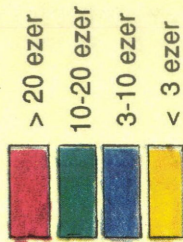
A város struktúrája egy kedvezőtlen, túlzottan központosított irányba fejlődött eképpen, aminek a következménye a központ túlterhelése és a periféria leértékelése lett. Ez mutatkozik meg ma a forgalomeloszlásban, a funkcióközpontosulásban, a belső területek levegőszennyeződésében, a fejlesztésre alkalmas területek hiányában, a hatalmas ipari funkciókra kijelölt területek elslumösödöttségében. Ez a struktúra azonban hátrányos kényszerpályákat tűzött ki a közlekedésen belül is, elsősorban a *tömegközlekedés* szerkezetének az átalakításával.

#### *b/ A tömegközlekedés szerkezete és átalakulása*

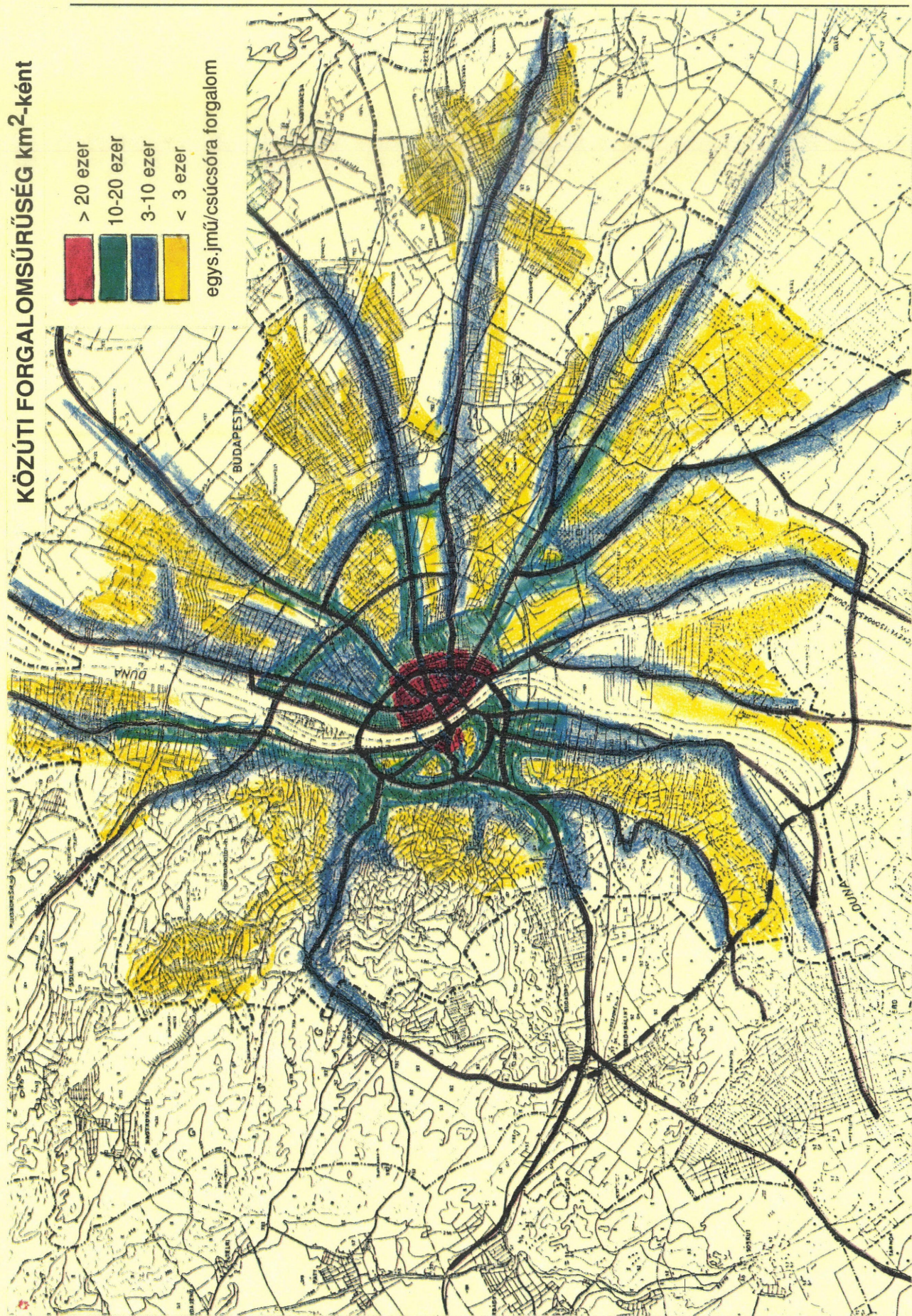
Budapest tömegközlekedésének a gerincét a villamoshálózat jelentette. Ez a "történelmi" várost nagyrészt átszötte és volt néhány kivezető csápja is (Újpest, Kispest, Budatétény). Kiegészítette e csápokat az elővárosi vasutak hálózata - illetőleg némely esetben a végállomás kijebbi helyezésével a csatlakozó villamosvonal követte őket. A villamos alaphálózat nagyrészt olyan átmenő vonalak rendszere volt, amelyek egy-egy külső városrészből indultak, és a fő vonalakon történő jelentős átlapolással a történelmi városközpont "túlsó" oldaláig vezettek.

Kiegészítette ezt egy sor, szintén "átmenő" jellegű autóbusz-reláció, azokban az irányokban, ahol villamos nem járt (hegyvidék, Andrásy út).

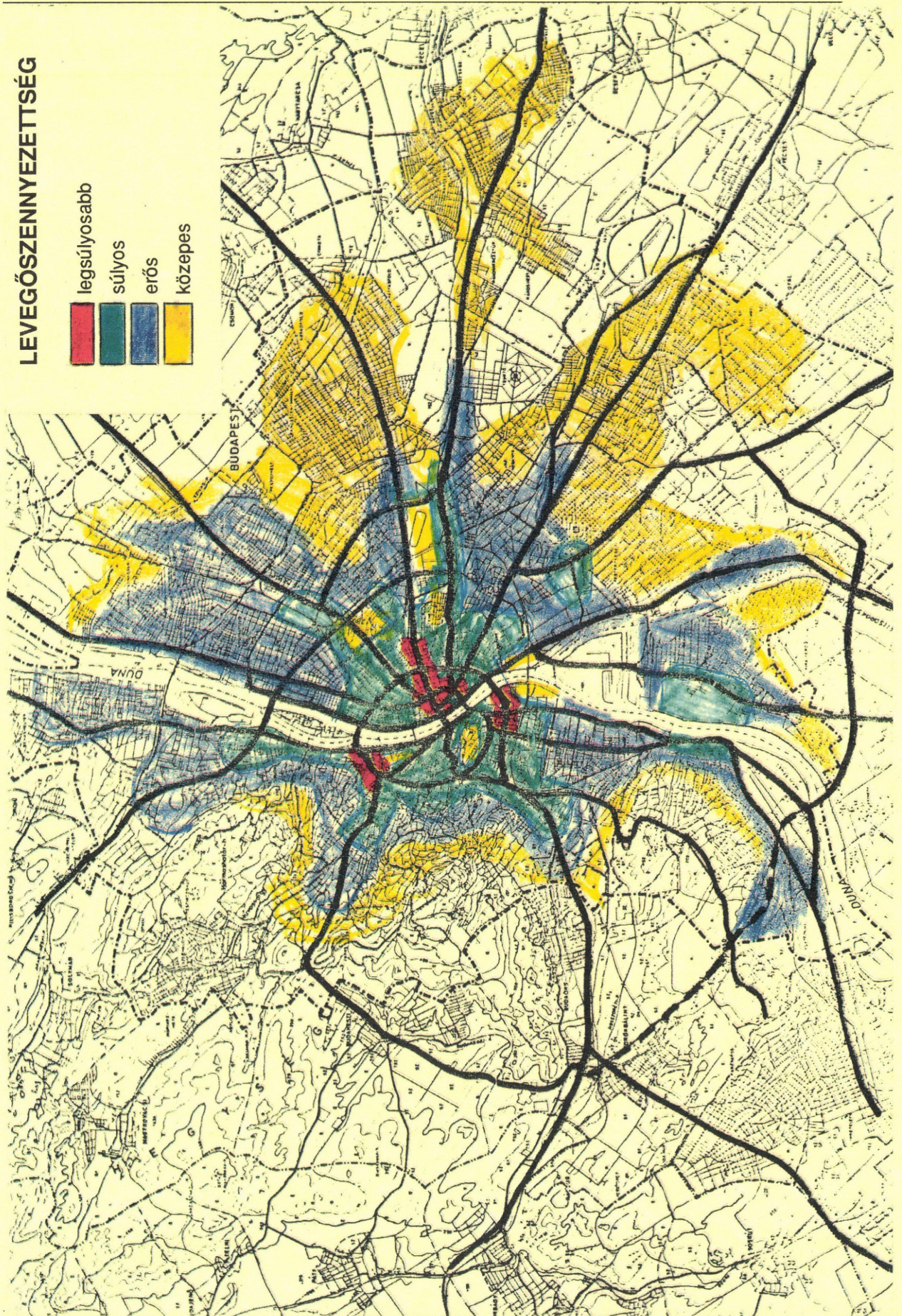
A "külső" városnegyedek nagyrészt olyan járatokkal kapcsolódtak ehhez a rendszerhez, melyek egy-egy csomópontra hordták a forgalmat, és itt adták meg az átszállási lehetőséget az alaphálózat megfelelő elemeire. A "belső" városrészeknek a főúttól távolabbi részeiben pedig elsősorban autóbusz- és trolibusz-közlekedés, néhány esetben alárendelt funkciójú villamos biztosította ezt a kapcsolódást.

KÖZÜTI FORGALOMSŰRŰSÉG  $\text{km}^2$ -ként

egys. jmű/csúcsóra forgalom



**LEVEGŐSZENNYEZETTSÉG**



Ez a struktúra nagy mértékben megváltozott a metróépítésekkel. Mindenekelőtt azért, mert **a metró, a nálunk alkalmazott hatalmas kapacitásával és forgalmával radikálisan kényszeríti ki az alap- és ráhordó szerkezetek elválasztását.** A metróvonalak irányában ezért szüntették meg a villamos közlekedést - és jórészt így nyerték azt a közúti kapacitás-többletet is, amiről beszéltünk.

A dolog már 1950-ben elkezdődött a presztizs-okokból elrendelt, de forrásigénye miatt erősen eltúlzott metróépítéssel, aminek a forráselszívó hatása miatt jelentősen **romlott** a felszíni tömegközlekedés színvonala abban az időben. A hatvanas évektől a fejlesztés ésszerűbben folyt, ám a kényszerpályák nagyobb időtávra nézvést így is jelentős nehézségeket és megoldatlan problémákat idéztek elő:

- A forrásigény másutt végrehajtandó takarékossgot követelt meg. A metróépítés egyik hivatkozási elvévé vált az, hogy "szabad útkapacitásokat" teremj. Igen ám, de ezek a szabad kapacitások húzták be a forgalmat a Belvárosba!

- Kényszerként lépett fel, a metró forgalmának a megteremtésére, a tömegközlekedés szerkezetének a "primitivizálása" -(a szó gráfelméleti értelmében, ahol a hálós szerkezetnek a fagráfá alakítását jelenti.)

Ez a stratégia zsúfolta tele forgalommal a városbelsőket, és értékelte le funkcionálisan a külső városrészeket - értve ezalatt a pesti oldalon már szinte mindent, ami kívül esik a Nagykörút vonalán.

Az átmenő villamosjáratok megszüntetése egyébiránt a metrótól függetlenül is a közúti kapacitások növelését szolgálta, ugyanis a főútvonalon beforduló villamosok lassították a gépkocsiforgalmat.

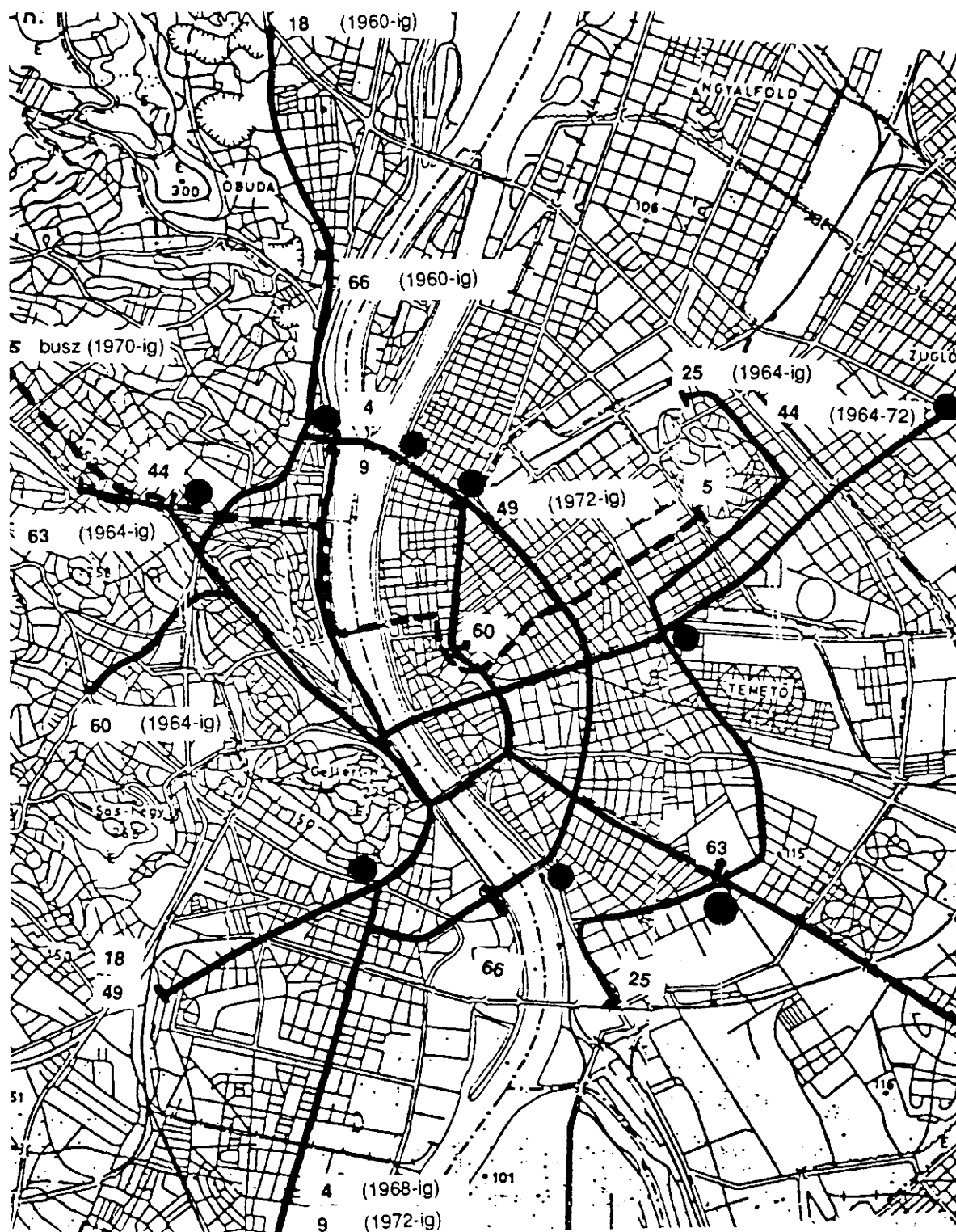
A legkomolyabb ilyen probléma a kontinentális tranzitúttá előlépő Petőfi hídnál volt. Ezért kellett redukálni a 4-es villamos útvonalát, és a hídfő közelébe telepíteni a végállomását.

A jelenlegi alaprendszer a metróvonalak megépítése, valamint a villamoshálózatnak a 60 %-os csökkentése következtében egy egyszerű, sugaras vonalvezetés határozza meg, kizárólag a centrumban megadott kapcsolatokkal. Az alaphálózat elemei ma a metróvonalak, a körúti, dunaparti és a Kelenföldre vivő villamosjáratok (utóbbiak autóbusszal kombinálva, amely a Rákóczi útról felszedett villamosokat pótolja), és részben "ráhordó" funkciókkal - talán ide lehet sorolni a szentendrei HÉV vonalat is. Ezen alaprendszernek az egyetlen nem sugaras eleme ma a nagykörúti villamos.

A "ráhordó" szerkezetek - amelyek forgalmi volumen szempontjából is egyre élesebben elkülönülnek az alapszerkezettől - ma már szinte kizárólag autóbuszok (és

## MEGSZÜNTETETT ÁTVEZETŐ VISZONYLATOK ÉS A RÁHORDÓ SZERKEZET AKKORI CSOMÓPONTJAI

A jelenlegi átvezető szerkezeti viszonylatok: 1-es, 7-es és 86-os autóbuszok (az alaphálózat részei)



a régebben épült HÉV-vonalak). A csomópontjaik viszont alig változtak a régebbi szisztéma csomópontjaihoz képest.

Új csomóponti elemnek tekinthető a Flórián tér, az Örs vezér tér, a Lehel tér, a Határ út, a Kőbánya-Kispest vasútállomás, a Vágóhid, valamint a történelmi város *belsejében* a Batthyány tér és az Erzsébet híd pesti hídfője.

Megszűnt, vagy jelentősen csökkent a Margit híd budai hídfő, a Marx tér és a Nagyváradi tér csomóponti szerepe.

A ráhordó szerkezet többi csomópontja lényegében változatlan.

**A főváros tömegközlekedésének a szerkezete - mindennek következtében - ma jóval központosabb, mint negyedszázaddal ezelőtt.** A Belvároson keresztül épített metróvonalak még a hagyományos tömegközlekedés által okozott terhelést se csökkentették itt - viszont a velük összefüggő közúti kapacitás-fejlesztés a gépjármű-terhelést *megsokszorozta*.

*c/ Az automobilizmus "robbanása"*

A gépkocsik száma az elmúlt három évtizedben 1960-90 közt nyolcszorosára nőtt.

Elmaradt ettől, de így is tekintélyes, három és félszeres a forgalomművekedés. A közúti kapacitások bővítése még ettől is elmaradt, mintegy másfélszeres. (Láttuk, hogy sajnos ezek a kapacitások kedvezőtlen irányba, a városbelsőbe vezetve épültek ki.)

Parkolóhelyek a kocsik számára a családiházas övezetben és a társasházak egy részében épültek, magánerebből. A lakótelepeken gépkocsitárolók nem épültek, ezért hatalmas aszfaltrengeteg - felszíni parkoló - pótolja a hiányt, csak néhány lakótelep mellett vannak kisebb magántulajdonú garázsépítmények.

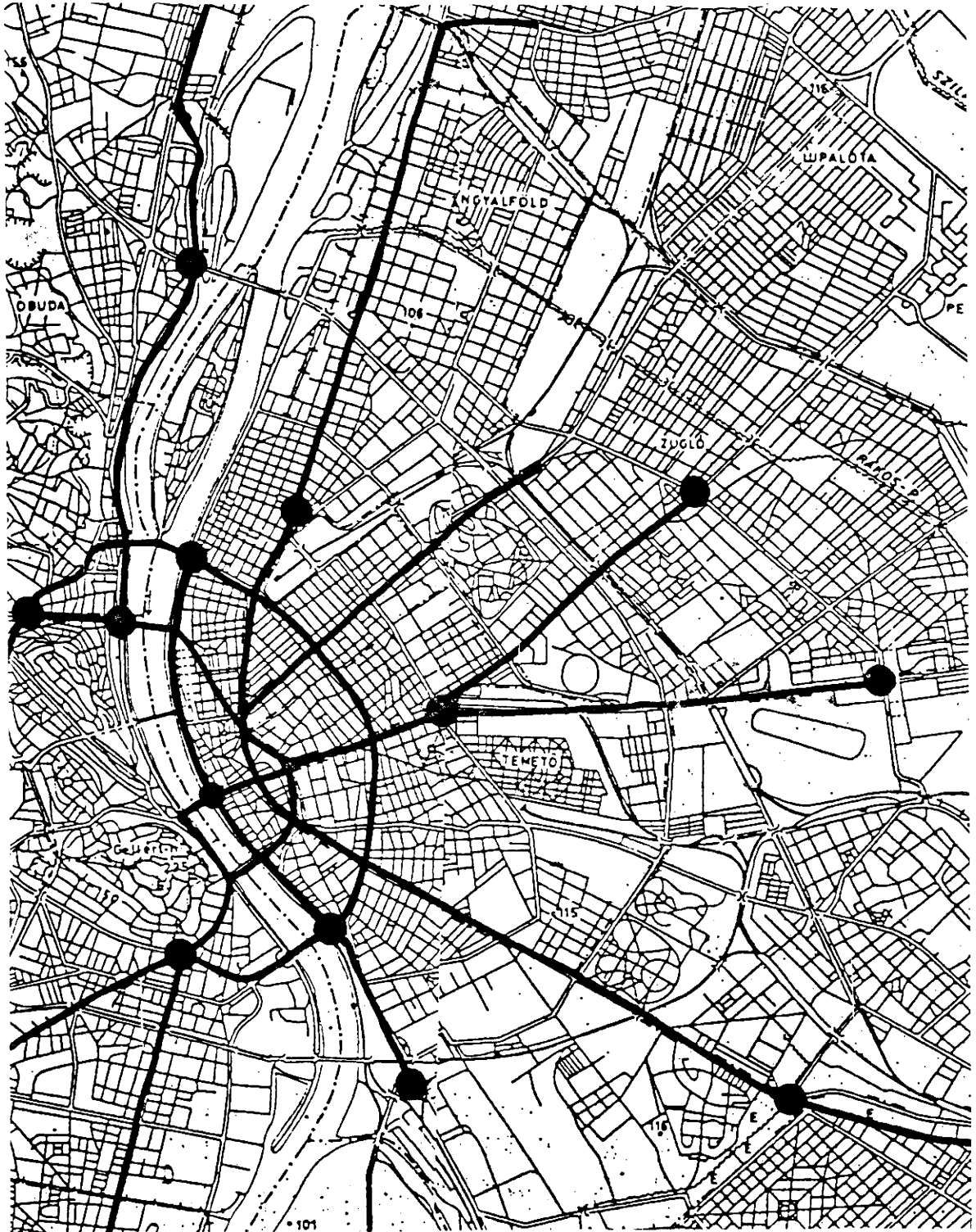
Alig épült viszont közcélú parkoló és a belső városrészek iroda és üzletház-építéseinél is rendszeresen mellőzték, vagy alulméretezték a parkolókat. A belső városrészek magángépkocsijai számára pedig gyakorlatilag nem épült parkolóhely. Ezért itt **ma mintegy 150 ezer (!) kocsinak kell az utcán parkolnia.**

A parkolás ennél fogva igénybe vesz mintegy 3 km<sup>2</sup> közterületet, vagy - másképp számolva - 900 km parkolósávot - éppen a legszűkebben épült és funkciókkal is legjobban zsúfolt belső városrészekben.

Nehezíti a parkolást az is, hogy a városi forgalmon belül folyamatosan növekszik a személykocsi-közlekedés aránya a tömegközlekedés rovására.

**JELENLÉGI KÖZLEKEDÉSI ALAPHÁLÓZAT**

METRÓ, villamos, HÉV, autóbusz és a ráhordó szerkezet csomópontjai.



Ennek a mutatója, a tömegközlekedéssel végrehajtott utazások aránya az elmúlt évtized során 86 %-ról 78 %-ra csökkent, bár még így is sokkal jobb a nyugati nagyvárosokénál.

#### *d/ Közlekedési prioritások és a városfejlesztés*

Mialatt az elmúlt két évtizedben a főváros fejlesztése előtt álló problémák sokasodtak, elmondható, hogy a közlekedésfejlesztés mintegy "elment" ezek mellett, és így hozzájárult a nehézségek fokozódásához.

Két fő megközelítési okra vezethető ez vissza.

- Az úgynevezett "ágazati" szemléletre, amely nem foglalkozik a problémák érdemi összefüggéseivel, hanem csupán az adott ágazatban felmerülő igényekkel, mégpedig az adott térbeli (vagy műszaki) szerkezet változatlanul hagyásával.
- A forrásérdekelt beruházási szemléletre. Ha egy gazdaságban hiányzik a tulajdonlással összefüggő motiváció, pl. a profit, akkor a tényleges gazdasági hatalom előbb-utóbb a megszerezhető források nagyságával lesz arányos. És mivel forrást a tervalkuszisztémában a kimutatható *súlyos probléma segítségével* lehet szerezni, előáll az alábbi csapdahelyzetet görgető stratégia: a célszerű, és az adott szisztémában tökéletesen ésszerű magatartás:

**A lehető legnagyobb beruházásigénnyel  
a lehető legkevesebb problémát megoldani.**

Világosan kell azonban látnunk azt, hogy egy másféle szisztémában, - másféle érdekeltégi rendszer mellett,- ennek a tézisnek éppen az *antitézise* lenne igaz.

A fővárosi problémák megoldására az elmúlt években egyre markánsabb "zöld" koncepciók születtek. A zöld mozgalmakat általában azzal szokták vádolni, hogy érzéketlenek a komplex problémamegoldások iránt, nem nyújtanak érdemi alternatívát, és nem tudnak javaslatuk mellé forrást biztosítani. Jelen esetben maga a környezetvédelmi megközelítés, a főváros reálproblémáit figyelembe véve, valóban alapvető fontosságú - és a *hozzá tartozó fejlesztési stratégia jóval forráskímélőbb az eddigieknél*. Egy, a környezetre nagyobb figyelmet fordító stratégia a fővárosi fejlesztések piaci alapokra helyeződésével is összhangban van, hiszen a városi ingatlanok piaci értékét ma leginkább éppen a *környezet állapotával* szorosan összefüggő gondok csökkentik.

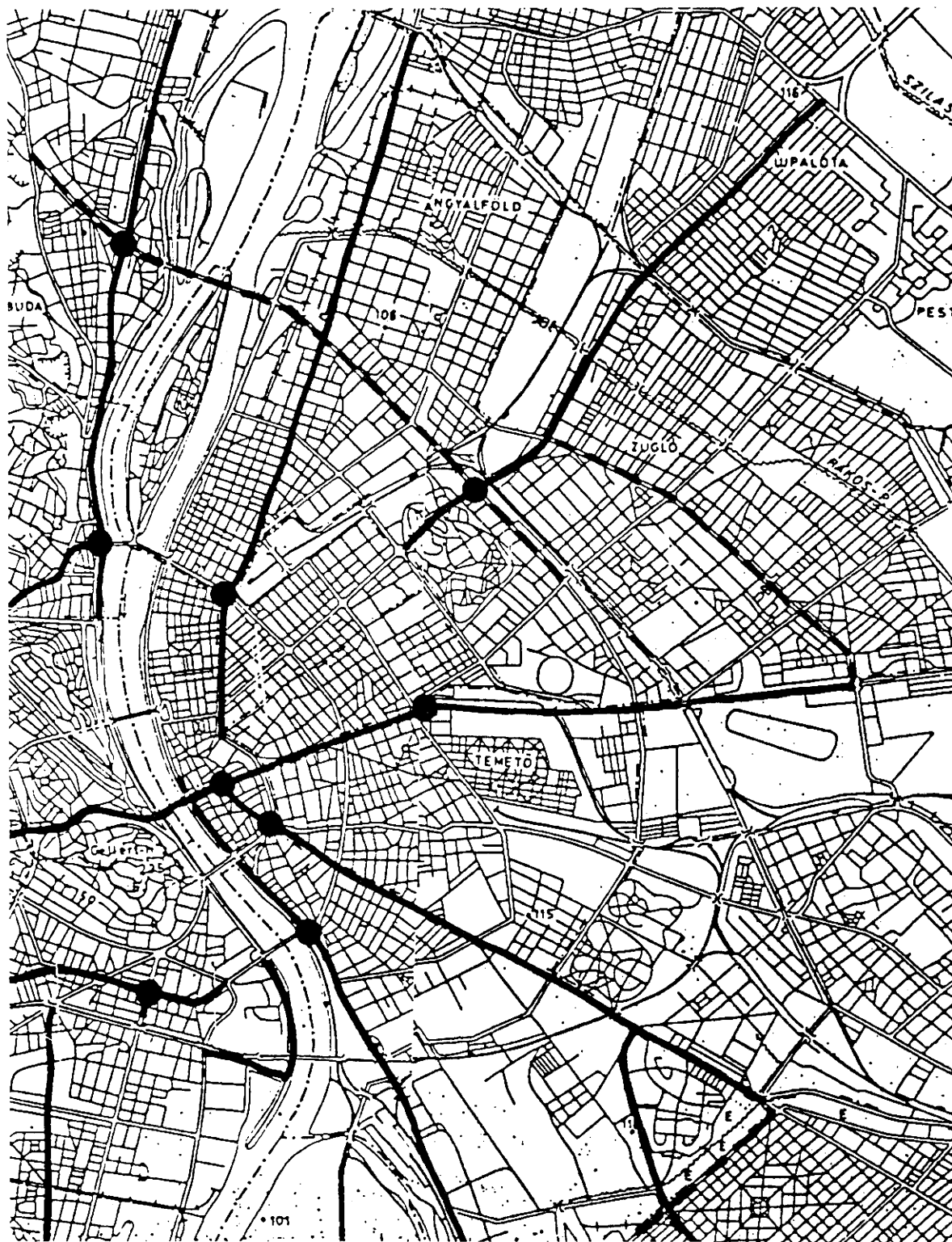


KÖZÚTI KAPACITÁSBŐVÍTŐ FEJLESZTÉSEK

1970-1990

— befelé vezető

- - - egyéb



#### 4.52 A KÖZMŰVEK

Az elmúlt fél évszázadban a városfejlesztésnek a *legkiegyensúlyozottabb területe* a közműfejlesztés volt. Így a jelenlegi helyzet a város egyéb problémáihoz képest, viszonylag kedvező. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy ne volnának *fokozódó* nehézségek és feladatok.

A városépítés "aranykorából" Budapest jó szerkezetű és meglehetősen koncepciózus közmű-alaprendszert örökölt. Ennek a rendszernek a "gerince" az ellátó-főhálózattá épített Nagykörút: a hatalmas gyűjtőcsatornává épített egykori Duna-fattyúággal és a nyomóvezetékek gerincelemével.

Természetesen Budapest fejlődésének azon negatívuma, hogy a város nagy része egy központi elhelyezkedésű magon "lóg", a közmű-szerkezetben is érvényesül - de ennek a hátrányait korlátozza is néhány tényező.

AZ IVÓVÍZ NYOMÓVEZETÉK-RENDSZER aránylag megközelíti az ideálisat, vagyis a "hálós" összefüggést. A víznyerő bázis a város "felső" részein van - részben már a városhatáron kívül -, de a kiegyenlítő tartályok, valamint az elosztó gerinchálózat viszonylag egyenletesen fedik le a "történelmi" városrészeket, és a belőle "kilógatott" lakótelepi és családi házas területek is viszonylagos "hálót" alkotnak.

Így a vízellátás az elmúlt évtizedekben még komoly "havária" esetekben is biztosítható volt. Elégtelenség néhány periféria-területen van. Azonban fel kell hívni a figyelmet egy elég komoly *negatívumra* is.

Budapest híresen jó minőségű vize (kevés metropolisban folyik ilyen ivóvíz bármelyik csapból) táplál egy sor - főleg ipari - funkciójú olyan rendszert is (mosóvíz stb.) aminek technológiailag sokkal gyengébb minőségű - és *olcsóbb* - víz is megfelelné. A háború előtt a nagyobb ipartelepek ezért rendelkeztek is saját rétegvíz-felhasználó rendszerrel. Megfontolást érdemel: szabad-e sáros gépkocsik mosására használni azt az *ivóvizet*, melyhez hasonló pl. Párizsban a lakások csapjából se folyik.

A CSATORNARENDSZER - hála a komolyan vett építési előírásoknak - az intenzív, zárt sorú, emeletes beépítés térségeiben kiépült. A csatornázatlan területek extenzív beépítését a Közmunkatanács elég sikeresen tudta legalább *fékezni* - de a fővárosnak az 1950-et követő felpuffadása sajnos áttörte ezt a

korlátot és igen jelentős csatornázatlan területek épültek be családi házakkal. A lakótelepeket azonban mind csatornázták, s ebből gyakorta profitálhattak a környező térségek is.

Komoly járulékos problémát jelent azonban a "mosdótál" effektus. A főváros ugyanis egy kis medence közepén fekszik, egy 30 km-es sugarú körből ide futnak le a vizek, - a szennyezett vizek is. Az elmúlt évtizedekben, midőn jelentősen megnőtt az agglomeráció népességszáma, továbbá a vezetékes víz elterjedésével a fajlagos vízfogyasztás is, *egyre jelentősebbé vált a fővároson keresztül folyó szennyvizek mennyisége.*

Elpusztultak az élővizek - hol van már a *rák* a Rákos-patakából? Ismeretlen eredetű, ámde annál szennyezettebb talajvizek bukkannak fel a történelmi város külső bérházainak a pincéiben. A csatornázás tehát komoly - és a közigazgatási határt is túllépő - problémákat vet fel. Ezek a gondok a városfejlesztés néhány problémáját közvetlenül is érintik, részint viszont (a szó szoros értelmében) *beletorkollnak* a következő problémakörbe, a *szennyvíztisztítás* kérdésébe.

A SZENNYVÍZTISZTÍTÁS megoldása eredetileg a Duna öntisztító képességére volt bízva. - Aztán úgy is maradt.

A budai oldal szennyvizei különböző patakmedreken keresztül folynak a Dunába. A pesti oldalon azonban összegyűjti őket nagyrészt a Nagykörút alatti szennycsatorna és néhány, szintén ebbe a rendszerbe illeszkedő más gerinccsatorna, mint a belvárosi-, vagy a tudatosan hatalmas kapacitásúra épített Könyves Kálmán körúti.

E rendszerek egy központi szivattyútelepre vezetik a szennyvizet, a Soroksári Dunaág elágazásánál. Ez az 1937-ben épült "magdolnavárosi szivattyútelep" a maga korában igen korszerű volt: a szennyvizet csatornán a Duna fősodorvonalába továbbítja. Az, hogy a környék állapota még ma is (viszonylag) elviselhető, főképpen e megoldásnak köszönhető.

Az ettől délre fekvő pesti területek, amelyek a kis vízhozamú, tehát öntisztító képességgel alig rendelkező Soroksári Dunaágba vezetik a szennyvizet, kaptak egy - mára jócskán elavult - szennyvíztisztító telepet. (Talán nem alaptalanul hisszük azt, hogy ma ez a telep a főváros szennyvízkezelésének az "antireklámja".)

Fokozza a problémát az is, hogy az elmúlt évtizedekben egyre nagyobb mennyiségű, fölöttébb kétes összetételű (például fenoltartalmú) olyan ipari szennyvíz keletkezik és jut az folyóba, amelyre a folyam mégoly tekintélyes "öntisztító képessége" sem hat. Mindezek miatt több évtizede létezik egy terv, hogy a szivattyútelep közelében, a csepeli szigetcsúcson építsenek egy *központi szennyvíztisztító telepet*.

A terv - eredetileg - a múlt rendszerben megszokott megalomán stílusban készült, hatalmasra extrapolált szennyvízmennyiséggel (napi 1 millió m<sup>3</sup>), meghatározatlan pénzügyi forrásokkal (ideális úgynevezett "nagyberuházás" válhatott volna belőle, ha elég erős a tervet forszírozó lobby), és meglehetősen elavult, területszennyező és -pazarló technológiával (amely nagyjából igénybe vette volna az egész szigetcsúcsot, a szabadkikötőig). Ez utóbbi miatt már a régi általános rendezési terv részéről is érte támadás az elképzelést, ma pedig a kerületi önkormányzat gyakorlatilag vétót emelt és ellenterveket készített.

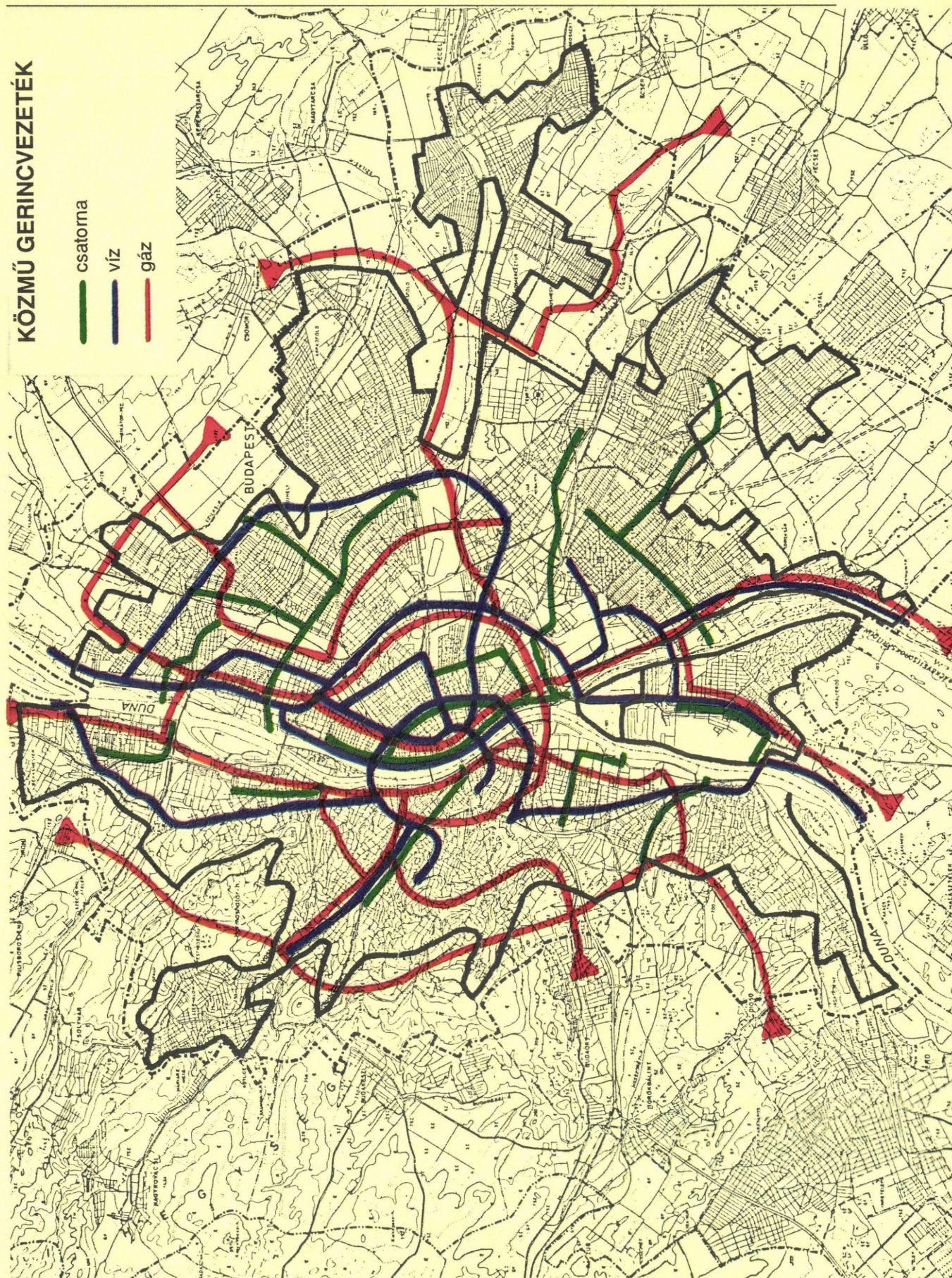
A VILLAMOSENERGIA-RENDSZER magas feszültségű átadási pontjai a városhatáron kívül vannak, de a város közvetlen ellátására kiépült *légvezetékek és transzformátorok* a maguk védőtávolságaival, városrendezési szempontból eléggé jelentős "közmű-folyosót" képeznek, viszonylag sikeresen betagozódnak a városbelső felé nyomuló "ékek" sávjába. A fogyasztói ellátást biztosító 20 kV-os transzformátorok ilyen módon *területileg* elég egyenletesen el vannak osztva.

Míg ezáltal a város *egészében* ellátottnak tekinthető, a Nagykörúton belüli térségek gyorsan növekedő igényeivel ez az alaphálózat nem tud lépést tartani. A közeli jövőben hasonló helyzet várható a központ úgynevezett "holdudvarát" illetően (a Hungária-körútig), valamint Nagybudapest déli és keleti körzeteiben.

Igen jelentős, a főváros jelenlegi helyzetét döntően és *pozitívan* meghatározó fejlemény volt a GÁZELLÁTÁS programja. A gyenge hazai szenekre támaszkodó egyedi fűtés - ami a város levegőjét katasztrófával fenyegette - teljességgel visszaszorult a hatvanas évektől a gázfűtés javára. Ezt az tette lehetővé, hogy a tradicionális *városi gázt* földgáz váltotta fel. (Budapesten a városi gáz főképpen konyhai gázfogyasztás céljaira szolgált - a földgáz tette lehetővé azt, hogy a szeneskályhák helyett a gázfűtés vegye át az uralmat.)

KÖZMŰ GERINCVEZETÉK

- csatorna
- víz
- gáz



A rendszer - szerkezetileg - a fővárost körülvevő középnyomású gázvezetésekre támaszkodik. Egy szellemes, folyamatos átállítás következtében ma a gázvezetékek hálózati a főváros energiaellátásának a legkiegyensúlyozottabb, a rendszerszerű együttműködést maradéktalanul biztosító elemei. Emellett: a körvezeték több tucat városkörnyéki településnek is biztosítja az ellátást és ezzel együtt a korszerű fejlődés lehetőségét.

A TÁVFŰTÉS - nyugat-európai példák alapján - körülbelül egyidejűleg futott fel a gázzal, és elég sok helyen kombináltan is alkalmazzák. Energetikailag és környezetvédelmi szempontból azonban az elmúlt néhány évben a rendszer néhány fogyatékosága, továbbfejlesztési igénye is nyilvánvalóvá vált, és felmerült:

- az avulásból adódó felújítás kényszere,
- egy energetikailag korszerű - hő- és energiaszolgáltatást kombináló - rendszer igénye
- az energiahasznosítás hatásfok-növelésének igénye
- a lokális, kisebb kapacitású hőszolgáltató rendszerek kialakításának a lehetősége.

A felsorolt problémák (és lehetőségek) döntően a főváros déli kerületeiben vetődtek fel, illetőleg jelentkeznek majd a most következő években.

A TELEFON-ELLÁTOTTASÁG mára a városfejlődést befolyásoló egyik legfontosabb tényezővé lépett elő. A hiánygazdaság a hírközlést a "maradékágak" közé sorolta, és a centrum tartós ellátási preferenciája a város nagy részét olyan helyzetbe hozta, ami a mai, információ- és kapcsolatigényes korban teljességgel tarthatatlan.

Így például hiába van irodaház-bővség Budapesten - mivel számos ipari nagyvállalat tartotta fontosnak hogy irodaépületet emeljen a fővárosi telephelyén - ezek egy része alig eladható, mivel a rossz kommunikációs kapcsolatú övezetben fekszik.

*Mihelyt a várostervezés tisztázza majd elméletét, és tökéletesíti módszertanát, azzal a választással kell szembenéznie, lemond-e a nyomokban ma is fellelhető utópista elemekről ideológiájában, vagy pedig tőkét kovácsol belőlük.*

*Martin Meyerson*

## 5. ADOTTSÁGOK, TENDENCIÁK ÉS LEHETŐSÉGEK

A fejlődési tendenciák, a lehetséges vagy érvényesülni látszó szándékok és stratégiák a meghatározó társadalmi és gazdasági folyamatoktól, a különféle típusú fejlesztéseket meghatározó érdekektől és a megoldásra váró problémáktól függenek. Az utóbbiaktól azonban csak annyiban, amennyiben ezeket egyes, általuk érintett és befolyással rendelkező csoportok magukévá képesek tenni és érvényesíteni tudják.

A tendenciák így láthatóan sokféle lehetőséget tartalmaznak. Célszerű a lehetőségeket problémakörönként számba venni, és - a későbbiek folyamán - ebből indítani az egyes konkrét stratégiákhoz tartozó "forgatókönyveket", illetőleg meghatározni a *lehetséges* fejlesztési alternatívákat.

A fejlődési tendenciák vázolásánál így a következő lehetőség-csoportokat célszerű szemügyre vennünk:

- a régió, és benne Budapest fejlődési pályáit,
- a városszerkezet alakítására vonatkozó elképzeléseket, összefüggésben a növekedés prognózisával,
- a város rehabilitációs problémái által kiváltott igényeket,
- a beruházási érdekcsoportok igényeit,
- a ténylegesen érvényesülő (kibontakozni látszó) reálfolyamatokat.

### **5.1 A közép-európai régió és Budapest lehetőségei**

Célszerű az eddig alapul vett forgatókönyvek szerinti felsorolást követni, vagyis egy felzárkózó, *nyugati típusú központ*, egy sikertelenebb felzárkózást jelentő *félperifériás központ*, egy *közösen külön utat* találó térségi fejlődés, illetve egy

*kizáródás* vagy *önálló választás miatti elszigetelt külön út* lehetőségeire bontani a jövő forgatókönyveit.

A hozzáférhető hazai elképzelések szinte evidenciának tekintik az első kimenetelt, vagyis az országra és a fővárosra vonatkozóan is **a nyugathoz való felzárkózás és a nyugati minta szerinti agglomerációs fejlődés** sikeres esetét. Ennek megfelelőek a célul kitűzött térségi szerepkörök is: pénzügyi és kereskedelmi központ, kulturális és üzleti központ, a térség központi vásárvárosa és idegenforgalmi vonzereje, nemzetközi felsőoktatási központ.

Sajátos módon a fenti célok erőltetése, siettetése nagyban hozzájárulhat ahhoz, hogy Budapest, miközben formálisan alkalmassá válik a kitűzött szerepkörök betöltésére, éppen a helyi környezetéből, a hátszágából, esetleg a régiójából is kiszakad, de hosszabb távon ez nem pozitív fejlődéshez, hanem **harmadik világ típusú szigetszerű növekedéshez**, enklávé-fejlődéshez vezet. Vannak jelek, amelyek már ma felvillantják ennek a veszélyét. Ilyennek tekintjük a tőke utáni kapkodásnak a jelenlegi tüneteit, amikor mindegy, hogy mit, csak sok valuta ígéretével járó beruházást szellőztessen meg valaki, a potenciális befogadó, legyen az egy kerület, vagy a főváros egésze, saját maga kezdi elnyomni és hátrítani a jogosan felmerülő kételyeket, úgy érezve, hogy ha nem sikerül gyorsan túladni minden mobilizálható vagyoni értékén, akkor lemarad, veszít valamiféle versenyben. Ez a fajta hátrítás akadékoskodásnak bélyegezi azokat a véleményeket, amelyek felhívják a figyelmet arra, hogy *előbb* kellene koncepciókat alkotni, és *ahhoz mérve* mérlegelni az ajánlatokat, vajon megfelelnek-e. A vélt előnyök, a nagyravágyás miatt felfokozott hiszékenység vezet azután oda, hogy az önkormányzatok gyakorlatilag kívülről, üzleti partnereik által válnak vezérelhetővé.

Országos léptékben ide sorolható az a jelenség, hogy a nyugatról előszeretettel meghitelezett fő artériák, **a fővárost a Nyugati-Európához, képletesen Brüsszelhez kapcsoló hálózatok, hiányzó kapcsolatok kiépítése abszolút prioritást kap, miközben egy itteni túlköltekezés-eladósodás előrevetíti azt, hogy megint hosszú ideig nem lesz mód az országon belüli hiányzó kapcsolatok megépítésére.** Vagyis a Moszkvához kötődő kapcsolatokat ugyan egy kétségkívül fejlettebb központhoz csatolás váltja fel, de megmarad és külső érdekeltséggel is párosul az ország ügyeinek a Budapesten keresztüli, összenyaláboló és centralizációt fenntartó intézése. Ezzel ismét a flexibilitás, az adaptivitás szenved csorbát.



Egy következő, *harmadik világot* idéző jel a városon belüli szegregálódás jelenlegi fokának a kényszerű elviselése, vagyis a lakosság tradicionális városrészekből való kiszorulásának közép-európai mintákkal össze nem illeszthető arányának az elfogadása.

Végül ide sorolható az a tapasztalat, hogy a jövőre vonatkozó elképzelések, tervek nem is akarnak *alternatívákkal*, vagy az esetleges kellemetlen következményekkel, negatív kimenetelű scenáriókkal számolni, hanem a jámbor óhajként megfogalmazódó gondolatok egyedüli lehetőségét próbálják súlykolni ("ráolvasás"). A tervek ennek ellenére állandóan módosulnak, csak az alternatívák *nem egymás mellett* jelennek meg, hanem egymás után. Amikor kudarcot vall az egyetlen megoldást erőltető elképzelés, akkor egy újabb, de megint alternatíva nélküli terv váltja fel. Ettől hallatlanul időigényessé, és alacsony hatékonyságúvá válik a tervezés. Gondoljunk arra, hogy az expo jelenleg a harmadik véglegesen eldöntött helyszínén épül; a Lágymányosi híd ügyében az elmúlt évtizedben öt-hat végleges változatról döntöttek tanácsulések és kormányok; vagy hogy a dél-budai metró nyomvonala és járműtelepének "optimális" helye is szinte követhetetlenül változik. A bizonytalanság, a szabályozatlanság pedig akkor is mögöttes szándékokat és érdekeket hoz felszínre, ha eredetileg mentes volt tőle a beruházás, hiszen a határozatlanság *felhívás* a korrupcióra, a kerülőutakon való előnyszerzésre. (Ezzel ismét egy újabb *harmadik világ* tünetet jelképezve.)

Érdekes, hogy míg az *integrációs álmoknak*, a Közép- (és Kelet-) Európán belüli együttműködésnek egyfelől nagyon jószándékú regionális felvetései olvashatók, úgy tűnik, mintha nem lennének hasonló szinten sem végiggondolva a régió belüli *városokkal kapcsolatos* lehetséges szerepek. Ezzel szemben vannak *önjelölt* vezető, vagy központi városok, és mintha az esetleg még *itt-ott felmerülő integrációs gondolatokat is már inkább csak a közvetlen haszon lehetősége, e vezető szerepek megteremtési vágya vezérelné*, meg is másítva ezzel az eredeti szándékokat. Ezek szerint megrajzolható egy "rosszhiszemű" scenárió, amelyik egy belső gyarmatosítást, egy hajdani Bécs regionális szerepkörét célozza meg, vagy konkrétebben Budapestre vonatkoztatva az országon belüli túlsúlyhoz hasonló, de egy *nagyobb régió* (jó esetben) informális *központjaként* való elismeretetés vágya vezérli. Ez tehát a félperiférián való létezés másik oldalának, a **relatív centrum szerepkör megteremtésének a forgatókönyve** lenne.

A különutas forgatókönyvek közül a nemkívánt **antidemokratikus elzárkózás** ugyan nem rendelkezik regionális forgatókönyvvel, de az elmúlt évtizedek tapasztalatai alapján nyilván nem túl nagy tévedés társítani hozzá az ötvenes vagy a hatvanas évek főváros-vidék kapcsolatának továbbélését, vagy legalább is az ezt megcélzó fejlesztési szándékokat.

Végül a pozitív különút, a **környezettudatos fejlődés** elgondolásaihoz a város regionális szerepével kapcsolatban is csupa "tökéletes" eszme társul, a körzeten

belül várhatóan lecsökkenő napi közlekedési kényszerrel és egymásra utaltsággal: csökkenő anyagforgalommal és energiafelhasználással, megszűnő ingázással és jóval kevesebb személyes centralizált bürokratikus ügyintézésel.

Ez a modell ma sajátságos társadalmi és politikai helyzetben van. Az "állammonopolista" rendszer magyarországi összeomlásában döntő szerepe volt a "zöld" (vagy "kék") tömegmozgalmaknak, mivel egyszerre leplezték le a párhatalommal egybefonódott szakszervezetek érdemi inkompetenciáját - és nyitottak egyúttal ajtót a demokrácia, vagyis a kollektív akaratnyilvánítás előtt. A rendszerváltozáskor "apályban" lévőnek tűnt e mozgalom, de azóta láthatóvá vált, hogy ha nem is pártpolitikai dimenzióban, de *épül*. Rendelkezik ugyanis a társadalomszervezés elemi tapasztalataival - és támaszkodhat a népesség nagy részének a *megfogalmazott* (ha nem is követett) értékrendjére is. Az eljövendő évek kérdése, hogy artikulálódhat-e ez az értékrend valóságos fejlődési alternatívává. A lehetőség ma mindkét irányban nyitott: a környezetszennyező ágazatok gazdasági összeomlása a *kedvező*; a környezetterhelő tevékenység nyugati importjának szándéka pedig a *kedvezőtlen* út.

## **5.2 A város fejlődésének és a városszerkezet alakításának modelljei**

A problémák megoldására kialakított *eddig* elképzelések hat városfejlesztési modellben foglalhatók össze:

- (5.21) "*nem fejleszteni*";
- (5.22) "*foghíjakat fejleszteni belülről kifelé*";
- (5.23) "*megnövelni a Belvárost*";
- (5.24) "*alközpontokat fejleszteni*";
- (5.25) "*egy antipólust, új városközpontot létrehozni*";
- (5.26) "*a városkapukat kell fejleszteni*".

### **5.21. "A FŐVÁROS ÍGY IS TÚL NAGY, EGYÁLTALÁN NEM KELL FEJLESZTENI, MINDEN FEJLESZTÉS CSAK TOVÁBBI ARÁNYTALANSÁGOT OKOZ"**

Ez a megítélés egy jogos kritikából indul ki. A redisztribúció valóban úgy változtatta meg a jövedelmek elosztását, hogy a főváros, később általában a nagyvárosok a különböző elosztási csatornákon többet kaptak vissza, mint amennyit befizettek. Mára azonban nyilvánvaló, hogy ezzel együtt sem került ma jobb helyzetbe a fővárosi lakos az ország átlagos polgáránál, tehát szó sincs arról, hogy valamiféle felhalmozott infrastrukturális tartalékok, vagy egyéb források lehetővé tennének bármiféle visszamenőleges igazságtételt. Az újraelosztott jövedelmeket egy pazarló gazdaság használta, és elmondható, hogy nagyobb arányokban pazarlódtak ezek a pénzek a fővároson keresztül, mint az ország többi részében. Az alacsony

hatékonyságú beruházásokkal, - így többek között a probléma-újratermelő hálózati beruházásokkal - sikerült ott is állandó hiányokat teremteni, ahova a pénzek kerültek. Az a megközelítés tehát, mely szerint a múlt kompenzálásaképpen lehetőség lenne most a fővároson megtakarítani valamit, nem reális.

Bár ez a (nem) fejlesztési modell helyesen méri fel, hogy **az ország túlzott centralizáltságát a centrumon kívüli fejlesztésekkel lehet kompenzálni**, megítélésünk szerint ehhez irreális tempót és szociológiailag nem kivihető eszközöket kapcsol, amikor azt egy kétmillió város erőszakos elsorvasztásához köti. Ugyanakkor a modellből el kell fogadni azt 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, életmód a természet ellen való felvonulás, és maga ez az életmód leépítendő.

Egyfelől elismerhető, hogy ebben is sok igazság van. Ugyanakkor nem tűnik reális helyzetmegítélésnek, hogy ez a probléma magának a városnak a magára hagyásával lenne megoldható. Egyelőre a mai városi életmódból kell kiindulni, és ennek elviselhetőbbé tétele lehet csak reális cél. Ezt viszont nem tudjuk elképzelni a körülmények javítására irányuló intézkedések, köztük esetenként beruházások, fejlesztések nélkül.

### ***5.22. "A BELVÁROST KELL RENDBEHOZNI, ERRE VAN VÁLLALKOZÓ IS: BE KELL ÉPÍTENI A FOGHÍJAKAT, HOGY KULTÚRÁLT LEGYEN A KÖRNYEZET"***

E modell támogatói abból indulnak ki, hogy a mennyiségi lakásfejlesztés időszakában városszéli lakótelepek épültek, míg a Belváros meglévő épületállománya leromlott. Itt lenne most szükség műves, minőségi építészeti tervezésre és kivitelezésre, egyben erre nyugati befektetők pénzt is áldoznának. A városfejlesztés súlypontját a lakótelepekről a minőségi épületekre kellene helyezni, a fővárosnak erre kellene az erőit koncentrálni.

Ebből az érvrendszerből nem vitatható a városbelső épületeinek elhanyagoltsága, és az a tény, hogy a Belváros frekventált pontjain könnyű befektetőket találni szállodák építésére. Nyilvánvaló, hogy az érintett kerületeknek élniük kell a kínálgató lehetőségekkel minden olyan esetben *amikor az beleillik saját elképzeléseikbe.*

Ezzel szemben súlyos hibának tartanánk a belvárosi foghíjakon alapuló fejlesztést tenni meg a városfejlesztés motorjának. Ez ugyanis a fentebb "ugyanabból többet" néven emlegetett megoldási kísérletek egyike lenne. Ha igaz is, hogy építészeti

az elmúlt évtizedekben kevés *figyelemre méltó* történt a főváros belső részein, - az nem fogadható el, hogy ott kevés *építés* történt volna. Már utaltunk rá, hogy mennyi forgalmi célpont, vagy forgalmi csatorna épült itt ki eddig is (forgalmi sávok, parkolóházak) ehhez most ez a modell módszeresen a további forgalmi célpontokat szaporítaná.

A *befektetők*, mindaddig, amíg lehetőségük van rá, előnyben fogják részesíteni a város legfrekvenciáltabb pontjain kínálgató beruházásokat. Most hozzátehetjük, hogy előszeretettel sugallnak és támogatnak olyan ideológiákat, amelyek a város vezetését arra készítetnék, hogy még *elő is készítse* 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 térségekbe történő beruházásokat kell támogatni, amelyek a beépített földdarabon kívül a lehető legnagyobb felértékelő hatással járnak.** Ugyanis ez az, ami a város, - az önkormányzat illetve a város lakói - számára realizálódhat, mint az adott beruházás *haszna*. Márpedig városi léptékben a Belváros tehermentesítését lehetővé tevő, *a központosítottságot oldó* beruházások azok, amelyek mind a beruházás helyén, mind a Belvárosban értéknövekedést hoznak létre.

### 5.23. "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 - lásd az OT-székházra vonatkozó tervek) bővíteni kell az akcióterületet.

Egy ilyen modell szerinti fejlesztést szorgalmaz a főváros jelenlegi vezetése is: Eszerint a legfontosabb feladat lenne a város, különösen a belső városmag észak-déli irányú "széthúzása" a Duna mentén. Ez a "széthúzás" azt jelenti, hogy meg kell indítani a Petőfi hídtól délre és az Árpád hídról északra fekvő Duna menti területek revitalizációját.

E helyütt óhatatlanul ismételnünk kell a korábbi általános elveket a kritikánk összefoglalásához. Megítélésünk szerint ugyanis ez a fejlesztési elképzelés is az "ugyanabból még többet" elvén nyugszik. A Belvárosnak akár egy luftballon-szerű felfújása (ami a VI., VII., VIII. kerületeket is érintené), akár pedig az itt említett **Duna menti széthúzása** figyelmen kívül hagyva a probléma szerkezeti gyökereit,

végeredményben a **Belváros helyhiányát akarja megoldani, egy nagyobbra növelt, és a jelenlegivel folytonosságot képező Belváros azonban aligha tudna lényeges változtatást elérni a főváros - és az ország - egyetlen pontra való ráfűzésében**

Másik kifogásunk a fejlesztés *sorrendjére* vonatkozik, ugyanis ez az elképzelés sem szakít a *belülről kifelé induló* fejlesztési hagyományokkal, ami az "ugyanabból még többet" gyakorlat közös 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 csak odébbgördítő beruházások nyomán azután mindig kiderült, hogy *megint* belül a legsúlyosabbak a gondok, így újra itt kell megoldásokat keresni.

Harmadik kifogásunk gazdasági jellegű. Azzal, hogy a főváros arra tesz erőfeszítéseket, hogy például a Boráros tértől közvetlenül délre fekvő területeket revitalizálja, koncentrált erőfeszítéssel értékkel fel egy olyan térséget, amelyik feltehetőleg "magától" "ingyen" is felértékelődne egy gondosabban megválasztott fejlesztési politika esetén.

A megoldás a belvárossal forgalmi szempontból versenyképes vonzási, *tehermentesítő központok létrehozása* lehet. A két további modell ebben gondolkodik.

#### 5.24. "TÖBB ALKÖZPONT, KERÜLETKÖZPONT FEJLESZTÉSÉVEL TEHERMENTESÍTENI LEHET A BELVÁROST"

Az "**alcentrum**" modell már a húsz évvel korábbi általános rendezési tervben is felmerült, mert e terv hat alcentrummal számolt: Budán Flórián tér - Moszkva tér - Körtér/Kosztolányi tér; Pesten Újpest - Kőbánya - Délpest városközpontokkal. Sok minden meg is valósult: ezek az alcentrumok jelentős helyi bevásárlóközpontokká váltak, és ami az alapellátást illeti, valóban szükségtelessé vált innen a belvárosba járni. Ugyanakkor az építészeti megoldások, a sivár panelépületek, az utca hiánya stb. mégsem teszik vonzóvá, otthonossá ezen új központokat, azok magukon viselik egy korszak stílusjegyeit. A magán bolthálózat is nehezen tud ma beleilleszkedni a nem számára tervezett térbe, és végeredményben az ellátottság mégis szegényes és uniformizált maradt.

Az 1989-es ÁRT már nem ezeket az alcentrumokat helyezte előtérbe. Sajátos módon, amikor az elhatározott, kiemelt fejlesztés nem haladt, nem csökkentették, hanem növelték a kiemelendő központok számát; így viszont gyakorlatilag nőtt annak az esélye is, hogy minden csak papíron maradjon.

Van egy javaslat<sup>9</sup> egy más központrendszerre is, eszerint a belvárosi főközpontot négy mellékközpont venné körül, ezek egyike a dél-budapesti (Csepel-észak) központ. A még külsőbb körben 10 kerületközpont helyezkedne el. "Mivel a dél-budapesti térség, mint mellékközpont, a központrendszer legkevésbé kiépült eleme, éppen elmaradottsága miatt nyerhetne döntő fejlődési impulzust a világkiállítástól, mert ez - kezdeményezve ennek az új városszerkezeti elemnek a kibontakoztatását - egyúttal az ezredforduló nagyszabású városépítési akciójává is válhatna."

Egy másik központfejlesztési elképzelés<sup>10</sup> az előbbinél nagyobb hangsúlyt ad a Belvárost körülvevő térségnek. E tervzet szerint a Belváros és az 1950-es hozzácsatolt kerületek között, **a régi Budapest peremvidékén húzódó ipari zóna válna,- egy paradigmaváltásnak is megfelelően - kereskedelmi-szolgáltatási szervező funkciójú zónává.** Az elképzelés egyben a pontszerű központi funkciók, pólusok helyett sávós központra (saját elnevezésével "komplex városi zónára") tesz javaslatot, megoldva a morfológiailag eltérő pesti (gyűrűs-sugaras) és dél-budapesti (hálós) városszerkezetek egymásba való átvezetését. Ebben a vonatkozásban már megszűnik a korábbi hierarchia, és a jelenlegi belváros főleg történeti-műemléki jellegű központként maradna meg.

#### **5.25. "EGY ÚJ VÁROSKÖZPONTOT KELL KIALAKITANI, CSAK EZ KÉPES ÁTVÁLLALNI VALÓBAN FŐVÁROSI, VAGY EURÓPAI CENTRUM JELLEGŰ NAGYVÁROSI FUNKCIÓKAT"**

A fentebbi kategóriák szerint az "antipólus" modellhez sorolható javaslat<sup>11</sup> Dél-Pest térségében, ezen belül a **Csepel-sziget északi, ma még be nem épített részén nyitna meg olyan építési területet, amely alkalmas lenne arra, hogy a történelmi városközpontba törekvő tőkét ide lehessen irányítani, azzal a céllal, hogy itt fokozatosan létrejöjjön Budapest új városközpontja.**

Ez a tervzet a javasolt új üzleti, adminisztratív központot a Hungária körútnak a Csepel-szigetre való bevezetésével kötné össze a pesti oldallal, míg Buda felé a Galváni út vonalában épülő híddal vezetné tovább a forgalmat. Ebben az elképzelésben tehát nincs szükség a Lágymányosi-hídra, vagy az csak másodlagos

<sup>9</sup> Brenner János: A fővárosi központrendszer és a dél-budapesti térség városfejlesztési összefüggése. Urbanisztika 1991. március.

<sup>10</sup> Nagy Béla és munkatársai: Javaslat a dél-budapesti városrész fejlesztésére. Kézirat (tervpályázati műleírás) 1990. november.

<sup>11</sup> Acél Gábor: Mekkora legyen Budapest? Beszélő 1991. április 13.

szerepet kapna. Ugyanakkor a koncepció jól továbbfejleszthető és például hosszabb távon kialakítható belőle a korábban bemutatott, és a Hungária-körútnak kulcsszerepet szánó sávós városközponti jellegű beépítés is.

### *5.26. "A VÁROSKAPUKAT KELL FEJLESZTENI, BEVÁSÁRLÓCENTRUMOK, IPARI PARKOK ÉS RAKTÁRBÁZISOK SZÁMÁRA KELL ELŐKÉSZÍTENI A TERÜLETET"*

Nem eleve elvetendő megfontolások. Figyelemre méltó azonban, hogy az erős vállalkozói támogatást élvező ötletek kiagyalói versenyszerűen próbálják becsalni az önkormányzatokat a mai főváros peremvidékének a közművesítésébe, ezzel a birtokukba vett spekulációs ingatlanok - közpénzen történő felértékelésébe.

### **5.3 Budapest közigazgatásának jövőképe**

Budapest jövőképe közigazgatás nélkül hiányos lenne. Ezért röviden foglalkozunk vele annak ellenére, hogy tudjuk, hogy munkánkkal párhuzamosan készül "Fővárosi reform" címmel egy átfogó közigazgatási helyzetértékelés és modellkészítés. E munka készítőinek figyelmébe ajánljuk ezt a pontot, mely

- Budapest közigazgatásának történeti alakulásával és jelenlegi állapotával,
- a városfejlődés és a közigazgatás néhány összefüggésével, végül
- a budapesti közigazgatás jövőképeinek lehetséges alternatíváival foglalkozik.

### *5.31. BUDAPEST KÖZIGAZGATÁSÁNAK VÁLTOZÁSA ÉS JELENLEGI HELYZETE*

Budapest közigazgatása Buda és Pest városok, valamint Óbuda mezővárosból történt egyesítése óta számottevően először kisebb, másodsorú jelentősebb mértékben változott.

Az eredetileg egyetlen önkormányzatot, elsőfokú hatósági feladatok gyakorlása szempontjából *10 kerületre* osztották, élükön a központi igazgatás alá tartozó kerületi előjárókkal. A harmincas évek elején Budapest a Budakeszi erdő egy részével területileg megnövekedett. A korábban külterületnek minősülő térségek beépülése következtében a kerületek számát 14-re emelték.

A tanácsrendszer kialakításakor a főváros körül kialakult agglomerációs gyűrű becsatolásával a kerületek számát 22-re emelték, egyidejűleg módosítva a régi kerületi határokat is. A korábbi dekoncentrált egységeket lényegileg a kerületi pártbizottságok irányítása alatt működő decentralizált egységként, kerületi tanácsokká szervezték át.

A pártállam megszűnése után a területi beosztás érintetlenül hagyásával a kerületek "települési" önkormányzatokká válva, a XXIII.-ik önkormányzatot képviselő fővárosi közgyűléssel és főpolgármesterrel majdnem azonos önállóságot élveznek.

Az így létrejött "egyszintű" közigazgatás kiépítése során teljesen figyelmen kívül maradt, hogy Budapest a közel 2 millió főnyi lakosságával

- az alapfokú ellátás tekintetében *több* száz község-körzetnek,
- a középfokú ellátást illetően kb. 50-70 kistérségnek,
- a megyei szintű feladatok esetében pedig legalább 5 *megyének* felel meg.

Ugyanakkor még figyelembe kell venni, hogy Budapest a maga területén, - részben a főváros hatáskörébe tartozó, részben azon kívülálló szervezetek révén - számos, a határán túlmenő különböző területi hatósugarú funkciót gyakorol. Ezért - nemzetközi funkciótól eltekintve - "közigazgatási ellenpólusként" három városgyűrűvel áll szemben;

- egyes, a peremkerületekben található és részben az agglomerációjára is kiterjedő hatáskörrel bíró szerv(ezet)ek tekintetében Vác, Gödöllő, Nagykáta, Gyömrő, Monor, Dabas, Ráckeve, Bicske, Pilisvörösvár, Szentendre által alkotott belső,
- Pest megye székhelyeként Balassagyarmat, Salgótarján, Hatvan, Jászberény, Szolnok, Kecskemét, Dunaújváros, Székesfehérvár, Tatabánya, Esztergom megyeszékhelyekből és társcentrumokból álló középső-, és
- az ország központi régiójának székhelyeként Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen, Békéscsaba, Szeged, Baja, Pécs, Kaposvár, Nagykanizsa, Zalaegerszeg, Szombathely és Győr régióközpontokból és társközpontjaikból álló külső városgyűrűkkel.

Az egyes kerületeken belüli, a kerületek egymás közötti és a főváros egészével szembeni, harmónikusnak nem mindig nevezhető kapcsolatok, - hovatovább veszélyeztetik Budapest közigazgatásának zavartalan működését, és egyben a város külső kapcsolatait is.



### 5.32 A VÁROSFEJLŐDÉS, A KÖZIGAZGATÁS ÉS A TÁRSADALOM

A főváros térbeli növekedését figyelve azt tapasztaltuk, hogy jellegzetes gyűrűk alakultak ki a mindenkori korábbi város körül, mégpedig olyan módon, hogy a folyamatos, trendszerű mozgás a mindenkori növekedés irányába hatott, míg a markáns sűrűsödések, "évgyűrűk" valamilyen jól azonosítható várospolitikai beavatkozás - városfal, közigazgatási határ, betelepülési korlátozás stb. - nyomait őrzik. Azaz ezek a közigazgatási jellegű döntések rövid távon kétségtelenül *valamilyen* hatással jártak, míg hosszú távon a folyamatokban e beavatkozások inkább csak átmeneti egyenetlenséget, "turbulenciát" okoztak a fejlődés során, de nem értek el tartós hatást, tendenciaváltozást. Tanulsgként arra tanácsos felfigyelni, hogy **a főváros országon belüli arányának az alakulása, a népesség elhelyezkedése, növekedése vagy stagnálása nem az erős vagy kevésbé erős kézzel meghúzott határokon múlik.**

Jelentősebb, - de mai szemmel értékelve egyáltalán nem egyértelműen pozitív - hatást gyakoroltak a városon *belüli* részek kialakulására a hatalmi, a várostervezési és a spontán társadalmi és gazdasági folyamatok. Az ipari társadalom városát mindezen tényezők a térbeli szegregáció és a nagyléptékű térbeli funkciómegosztás irányába vitték el. Ugyanakkor az emlékezet és egyes megmaradt nevek számos helyen e szerkezeten keresztül is megőrizték korábbi településrészek határvonalait. **E településegységek együttműködő önkormányzati törekvések elemi építőköveivé válhatnak.**

A közigazgatás és a társadalom viszonyát elemezve nem lehet figyelmen kívül hagyni századunknak azokat a széleskörű tapasztalatait, amelyek a társadalom felett uralkodni kívánó bürokráciára vonatkoznak. Organikus egységekre mint lokalitásra épülő *önkormányzatok* és a politikai hatalmat megtestesítő *közigazgatás* határvonalainak a mindenáron történő átfedésével szemben először ennek az egybeesésnek a veszélyére és az alapjául szolgáló axióma felülvizsgálhatóságára hívjuk fel a jövőbeli modellek készítőinek a figyelmét.

### 5.33 A BUDAPESTI KÖZIGAZGATÁS JÖVŐKÉPÉNEK ELMÉLETI ALTERNATÍVÁI

A Magyary - Bibó féle hagyományokra épülő, évtizedekig hivatalosan nem idézett, de sok tekintetben követett iskola eszményképe a *szakszerű, erős, racionális közigazgatás*. Az ellátási logikán felépülő hierarchikus közigazgatási központ-

rendszer a váz, ehhez idomulnak a körzetbeosztások. A központok rendszerének felépítése vonzó intellektuális feladat, egyaránt mozgósítja megalkotójának széleskörű helyismeretét és koncepcionális alkotókészségét. Az eredmény viszont túlzottan logikus, mechanikus és átlátható, és túlzott teret enged a felülről történő ráépülésre: nem csak a hatalmi-politikai rendszerek, de a műszaki hálózatok is szívesen összeépülnek ezzel a rendszerrel, megteremtve azt a látszatot, *mintha ennek a hierarchiának valamiféle "természetes" alapja volna*, - miközben csak az emberalkotta rendszerek sematikussága épül egyre jobban egymásba és erősíti-tartósítja önnönmagát ilyen módon.

Ezzel szemben kétféle közigazgatásfejlesztési logikát is felvázolhatónak tartunk. *Az egyik szerint a fő feladat a korábbi önfenntartó szerkezetek lebontása, és egy új szerkezet kiépítése* lenne. Ez olyan hangsúlyos feladat, amely a közigazgatásnak az egyéb folyamatokkal való teljes összhangját követeli meg, most tehát a vegyes-funkciójú, helyi forrásokra támaszkodó, helyben tervező önkormányzati elv erősítését, alulról épülő, független, autonóm közigazgatási egységekkel és csak az önkéntes felismerések alapján kialakított koordinatív szervezetekkel.

*A másik lehetséges logika szerint éppen a közigazgatási, a hatalmi és a termelési folyamatok párhuzamosságát, egymást erősítő jellegét kellene megszüntetni*, hogy ne jöhessen mégegyszer létre a hatalmi ágak betokozódása, megmerevedése. Az alapelv többé sem a nyaláboló, funkcionálisan elkülönülő tevékenységi irányokkal, sem az ezt felváltó helyi alapokon épülő folyamatokkal való egybeépülés nem lehet, hanem éppen ezen folyamatok ellenőrzése, egyes szélsőségek mérséklése. Ez a közigazgatástól kívánhatja azt, hogy kifejezetten egy felülről épülő szakigazgatási-hatósági rendszer alulról táplált területi kontrollja legyen, vagy ellenkezőleg, egy alulról építkező tervezési-önigazgatási rendszer nagyon alaposan körülbástyázott, de felülről kialakított kontrollja. A feladat ebben az esetben az, hogy a garanciák és biztosítékok széleskörű rendszere mind az ellenőrzött, mind az ellenőrző tevékenységének a lehetőségeit határok közé szorítsa. Ebben az esetben tehát a közigazgatásnak hangsúlyozottan a lehető legszűkebb értelmezésére van szükség, és egyáltalán nem biztos, hogy az életfolyamatok szélesebb köre által indokolt területi tagolást követnie kellene: ehelyett az ellenőrzési célszerűség vagy egyfajta statisztikai hagyomány követése lehet a vezérlő szempont.

### 5.34 A BUDAPESTI KÖZIGAZGATÁS JÖVŐKÉPÉNEK SZAKMAI ALTERNATÍVÁI

Budapest közigazgatásának jövőképe lényegileg két alapkérdés köré csoportosítható. Miként tehető ütőképessé és hatékonyabbá a közigazgatásnak

- egyfelől belső önkormányzati és igazgatási struktúrája,
- másfelől különösen az agglomerációjához fűződő külső kapcsolata.

*A belső struktúrát illetően, tekintettel az önkormányzati igazgatás feladataira és az érzékelhető területi szintekre, a kérdés az, hogy a minden kétséget kizáróan csődbe jutó "egyszintű" közigazgatás helyébe mely szinteken lenne célszerű kiépíteni az új, egymás alá- és fölérendelt önkormányzatokat, illetve az érdekegyeztetés fórumait.*

A horizontális és a vertikális érdekegyeztetés szempontjából ugyan szükség van az alapfokú ellátás teljes körét nyújtó "szomszédság"-ok képviselőire. Ez azonban részben az egyéni önkormányzati képviselőket választó kerületi beosztással, részben az ott élőket is érintő fontosabb kérdések eldöntése előtt rendezendő "lakossági fórumokkal" megoldható. A kérdés így az, hogy a kiépítendő önkormányzati és közigazgatási rendszer alappillére a jelenlegi kerületek, vagy a középfokú ellátás teljes körét nyújtó városrészek, illetőleg a megyének megfelelő nagyobb térségek legyenek-e?

A lakossággal való közvetlen kapcsolatok fenntartása érdekében célszerű lenne a középfokú ellátás teljes körével rendelkező városrészek, ha nem is a jelenlegi széles jogkörrel, de önkormányzattá történő kialakítása.

Ezek irányítását és egyben a ténylegesen kialakult településszerkezet képviselőjét szolgálná öt nagyobb önállósággal bíró kerület kiépítése.

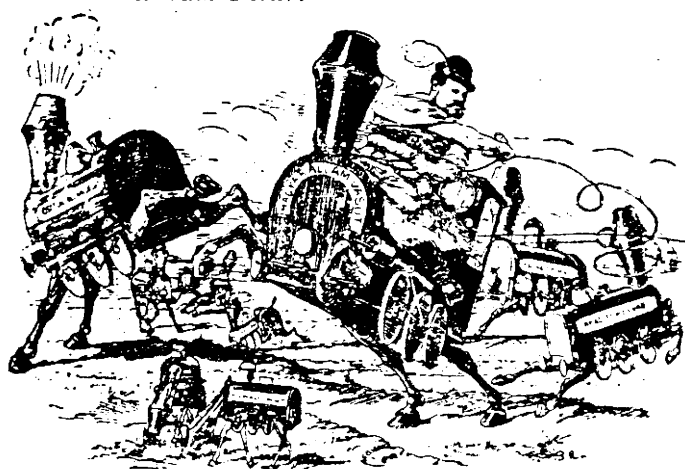
Egyfajta alternatívaként elképzelhető a kisebb városrészekben az egyes igazgatási és érdekegyeztetési feladatoknak kerületi előljárássá váló bízása és az említett öt nagyobb városrésznek megfelelő kerületi szövetségek létrehozása.

*A külső kapcsolatokat illetően célszerű lenne*

- az agglomeráció területén a Csepel szigeti önkormányzatok szövetségének példájára hasonló szövetségek létrehívása és ezek együttese és a főváros közös bizottsága révén egyeztetni a felmerülő kérdéseket, másfelől
- az egyes városgyűrűkbe tartozó önkormányzatok szövetségei és a főváros közös bizottságai lennének hivatottak az együttműködés kialakítására.

### A CSIKÓS.

*Baross Gábor közlekedésügyi miniszter állami kezelésbe veszi a kisebb, magán-vasúttársaságokat. Kialakul a MÁV.*



*A vas-csikós egymásután fűzi pályára a gőzcsikokat.*

### VERSENYEZZÜNK A KÜLFÖLDDEL!

*A konzervatív réteg annyi év után is nehezen barátkozik meg a vasut térhódításával.*



*Hogyan értelmezi Bacsur Gazsi azt a jelszót, hogy «versenyezzünk a külfölddel!»*

*Mindenképpen szükséges, hogy élesen elhatároljuk a felületes várostervezést a város problémáinak átfogó és elemző módon való szervezésétől... Ha a várostervezést szűken értelmezzük, ennek csak széleskörű dezorganizáltság lehet az eredménye.*

*Eliel Saarinen*

## 6. BUDAPEST VÁROSFEJLESZTÉSE

### 6.1 A városfejlesztés műszaki feladatai

A városfejlesztés maga számos *szociális, kulturális, ökológiai és gazdasági* kérdést is felvet, amelyeket a saját összefüggésükben is kell vizsgálni. Mindezek megoldása azonban végeredményben műszaki kérdésként vetődik fel a városfejlesztés szemszögéből, és a város ilyen jellegű problémakörébe ágyazva kell tárgyalni.

Lényeges ezért leírni a konkrét műszaki feladatokat, mégpedig egymással, illetőleg a problémamező egészével való összefüggéseiben.

A leírás az általános, valamint a műszaki rendszerek problémakörét tartalmazza. Nem terjed ki azonban egyelőre - minden fontossága dacára sem - a *lakásépítésre*.

#### 6.11. VÁROSREHABILITÁCIÓ

Az előzőek során láthattuk azt, hogy **a városfejlődés kiindulása csaknem valamennyi foratókönyv szerint a centrum-funkciók meghatározásához kapcsolódik. A fejlődés többi eleme ugyanis igen nagy valószínűséggel meg is határozódik ezáltal** - mint az általános fejlődésnek valamilyen fajta függeléke.

Kétségtelen, hogy valóban a centrum-funkciók összpontosítják a városfejlesztés forrásait a leglátványosabb módon - akár az állami szféra központi költségvetési eszközeiről, akár pedig a vállalkozói szféra befektetéseiről van szó.

Ritkább esetben ugyan, de másféle fejlesztés is kialakulhat. Ilyen mindenekelőtt azon magas presztizsű városi övezetek építése, amelyekben a társadalmi elit talál lakóhelyet a maga számára. Ilyen akció volt a háború előtt például Zugló beépítése, a maga villaszerű beépítési módjával, de ilyen volt az elmúlt

évtizedekben a budai hegyvidék beépítése is. Ez utóbbi kevésbé volt meghirdetve, mivel a lakáshoz jutás itt nem piaci alapú volt, hanem *társadalmi privilégiumhoz* kötődött, éppen egy olyan társadalomban, amelynek ideológiája elvileg tagadta a privilégiumok létét (magyarul nem volt szabad észrevenni).

A városrehabilitáció, pontosabban és a kitűzhető célok szerint differenciáltabban: a *városrész-rehabilitáció* nem csupán a centrum-funkciók kiterjesztését célozhatja meg, hanem általában is az illető terület presztizsének a javítását. Ez a gyakorlatban az urbanizációs szint emelését jelenti, Budapest konkrét esetében pedig nagyrészt egybeesik az *ökológiai állapot javításának* az igényével is.








A környezetállapot mára döntő szempont lett a történelmi városközpont fejlesztésében is, elsősorban az óriási zsúfoltság és a levegő szennyezettsége miatt. A városrész-rehabilitációs célok közé tehát ezen problémák enyhítését is fel kell venni.

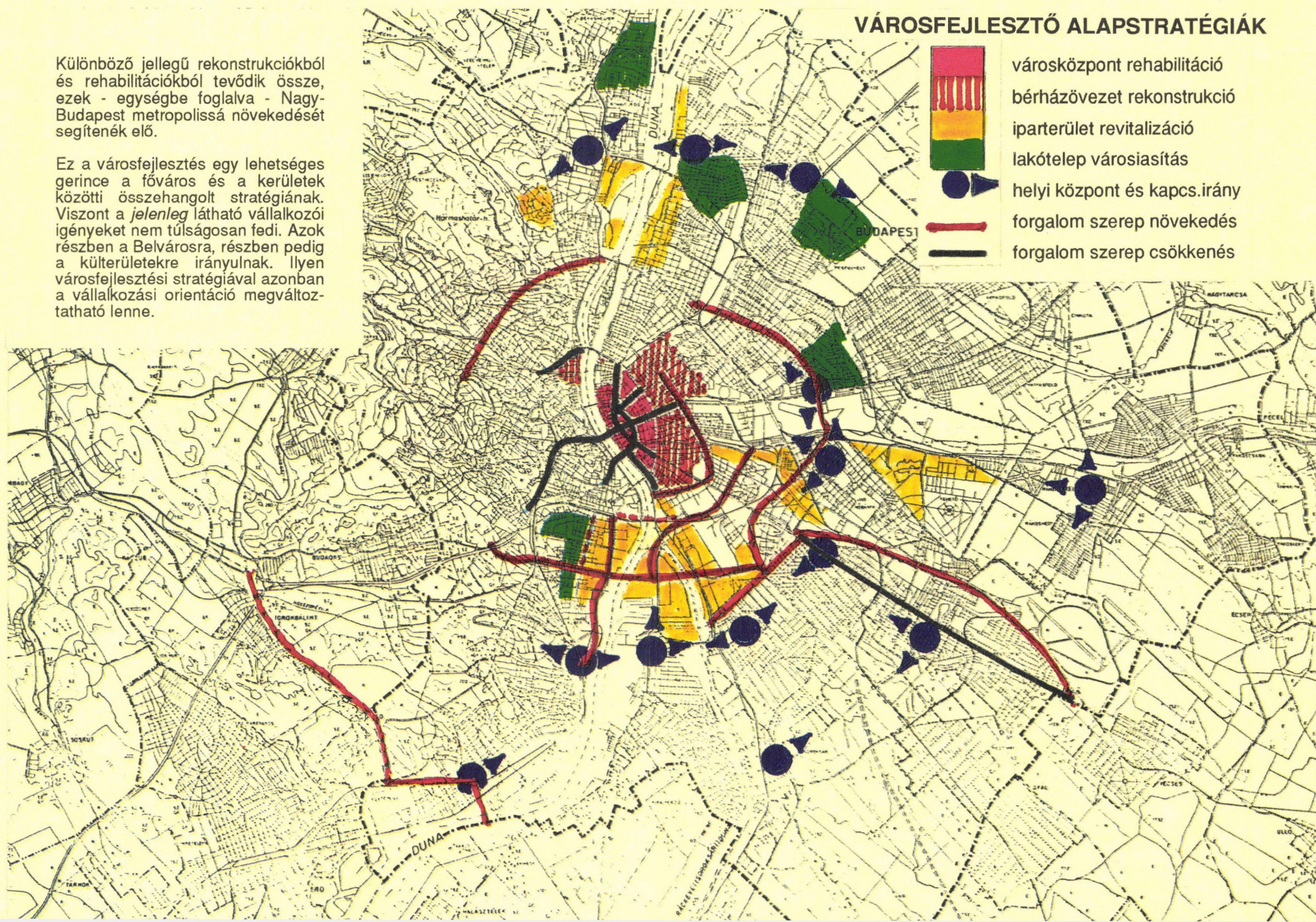
Megjelenik továbbá a célok között az a problematika, amit Nagy-Budapest 1950-es életre hívása jelent. A hozzácsatolt térséget az eddigi városfejlesztés "tartalékterületnek" tekintette, ahová egyszerűen ki lehetett szórni a hulladék-funkciókat. Ilyennek számít mindenekelőtt a *lakás*: mind a családirház-építéshez szükséges parcellázások, mind pedig a panelházas lakótelep-építések ebbe az övezetbe kerültek - anélkül, hogy a velük kapcsolatos átfogó fejlesztési koncepciók elérték volna akár csak a háború előtti Közmunkatanács szintjét, pedig akkor még a terület nem is alkotott közigazgatási egységet!

Ma lényegében két eltérő lehetőség van e térségek fejlesztésére. Az *egyik*, hogy a főváros - tudomásul véve közigazgatási területét - **megkísérli egységes várostestté fejleszteni** a Hungária körúton kívül fekvő területet is. A *másik*, hogy erről lemondva, **deklarálja a peremkerületek autonómiáját**, . megnyitja a lehetőséget, hogy ezek saját maguk találják meg fejlődésük útját. Ebben az esetben várható, hogy szektorális együttműködések jönnek létre az egyes térségekben a peremkerületek és a szomszédos, agglomerációs, nevezett települések között. A főváros ez esetben csupán az itt lévő és tulajdonát képező infrastrukturális rendszerek formájában venne részt a fejlesztésben.

Ezt a dichotómiát jelenleg nem vizsgálva, magának a fővárosnak a fejlesztése az alábbi három típusú problémakört veti fel.

## VÁROSFEJLESZTŐ ALAPSTRATÉGIÁK

-  városközpont rehabilitáció
-  bérházövezet rekonstrukció
-  iparterület revitalizáció
-  lakótelep városiasítás
-  helyi központ és kapcs.írány
-  forgalom szerep növekedés
-  forgalom szerep csökkenés



Különböző jellegű rekonstrukciókból és rehabilitációkból tevődik össze, ezek - egységbe foglalva - Nagy-Budapest metropolissá növekedését segítenék elő.

Ez a városfejlesztés egy lehetséges gerince a főváros és a kerületek közötti összehangolt stratégiának. Viszont a *jelenleg* látható vállalkozói igényeket nem túlságosan fedi. Azok részben a Belvárosra, részben pedig a külterületekre irányulnak. Ilyen városfejlesztési stratégiával azonban a vállalkozási orientáció megváltoztatható lenne.

### a. A belső városrészek tehermentesítése

A cél a zsúfoltság enyhítése és a környezetállapot javítása. A fő eszköz ehhez, hogy a térségen átmenő forgalom a lehető legkisebb arányú legyen, a célforgalomban pedig a *tömegközlekedés* kerüljön előtérbe az egyéni gépkocsiközlekedéssel szemben.

Az operatív szükséges lépések:

- másfelé vezető *elkerülő útszerek* építése,
- befelé vezető utak forgalomcsökkentése *kapacitáscsökkentés* segítségével,
- a személykocsi célforgalom limitálása a *villamosközlekedés* rehabilitációjával, és olyan külső-belső *parkolási rendszerrel*, amely lehetőséget és érdekeltséget teremt arra, hogy a kocsik nagyobbik része elkerülje ezt a frekvenciált övezetet. Nehézséget jelent, hogy a befektető vállalkozók számára ez az elsődleges érdeklődést kiváltó terület a városban. Meg kell ezért teremteni részben az alternatív kínálatot, részben pedig annak lehetőségét, hogy az új létesítmények *ne növeljék* itt a parkolási férőhelyeket.

**Mindenképpen meg kell akadályozni a közterületek beépítését.**

### b. Városrész-rehabilitációk

A problémák és célok városrész-egységenként rendkívül különböznek egymástól, de egészében véve három nagy típusba sorolhatók.

Rehabilitációt igényel maga a TÖRTÉNELMI VÁROSMAG, ennek a fő elemei a következők:

- A történelmi Belváros funkcionális kiterjesztése a Nagykörútig. Maga a Belváros is igényel rekonstrukciót. Az itt folyó intenzív és gyorsan növekvő üzleti tevékenység lehetőséget nyújt arra, hogy e rekonstrukció *üzleti* alapon valósuljon meg.
- A Duna vonalának, Budapest e fő attrakciójának a rendbehozatala és a városszövetbe illesztése.
- A Nagykörúton kívül eső "spekulációs bérház-övezet" rekonstrukciója.
- A városi körgyűrűk rendszerének a kiépítése. (Ez több más rehabilitációs akciónak is előfeltétele.)



Komoly probléma a TERÜLETHASZNÁLATBAN teremtett pazarlás és zűrzavar is. Mindenekelőtt az ipar területeire vonatkozik ez. Az üzemek - különféle megfontolásból - általában "0 Ft" értékben szerepeltetik törzskönyvükben a telekértéket, - pedig ez ma gyakorta felülmúlja a teljes eszközállomány értékét is. Amellett számos közterületet is elépítettek, óriási ipari telektömbök alakultak ki, utcák lezárásával. Ez az állapot, amellett, hogy az önkormányzatok tulajdonjogát mindenképp sérti, rendkívül nehézé teszi a telkek ésszerű felhasználását is. Komoly visszatartó erő a külföldi vállalkozótöke számára az, hogy nemigen tud saját, szeparált használatú telekhez jutni. Általában az történik, hogy egy-egy gyártelepen belül szakítanak ki a számára irodát, raktárat, üzemcsarnokot úgy, hogy a leválasztása még távlatilag sem megoldható.

A hazai vállalkozóknak se kedvez ez a helyzet. Éppen ezért már el is indult az az igen kedvezőtlen folyamat, hogy lakóövezetekbe, családi házas területrészekbe települnek az ipari vállalkozók - mialatt a nagy és teljességgel kihasználatlan ipari telektömbök konganak az ürességtől. Mint ahogy más összefüggésben is említettük, ezeknek az ipari területeknek a rehabilitációja komoly városépítési forrás lehet - ám egyúttal *kötelezettség* is.

Rehabilitációs feladat az elhibázott, MONOFUNKCIÓS LAKÓTELEPEKNEK az élő városrészé alakítása is. A városfejlesztésnek ehhez valamilyen diverzifikációs folyamatokat kellene kialakítania, mind funkcionális, mind esztétikai vonatkozásban. Egy következő probléma lesz majd ezeknek az épületeknek a *szerkezeti* rehabilitációs igénye - ha ez egyáltalán lehetséges -, de ez ma még csak egy sötét felhő a láthatár szélén.

### *c. Nagy-Budapest egységes várostestté fejlesztése*

A történelmi városhatáron kívül eső területrészek morfológiai szempontból többnyire még ma is magukon hordozzák az agglomerálódás jegeit.

Ez az állapot többféle hátránnyal jár, és előnyökkel kecsegtet az integrálásuk. Valószínűleg találkozik ez az érintett kerületeknek a saját elgondolásaival is. A fejlesztés így olyan közös vállalkozásként valósulhat meg, amelyben az infrastrukturális feltételek megteremtése a kerület és a főváros közti közös akció eredménye lehet.

A fejlesztés elsőszámú előfeltétele a városszerkezet megjavítása gyűrű irányú városszerkezeti elemekkel. Több esetben szükséges a csatlakozott települések

főútjainak a tehermentesítése az óriási tranzitforgalomtól, és az infrastruktúra-ellátottságot is fejleszteni kell. A legkritikusabbnak a telefonellátottságot kell tartani - egyébiránt ez az, ami leginkább visszatartja ma innen azt a vállalkozói szférát, amely a szükséges fejlődéshez eszközöket tudna biztosítani.

A főváros úgynevezett "alközpontjainak" a kérdése ebbe az összefüggés-rendbe állítandó. A megfelelőképpen fejlesztett alközpont általános serkentő hatást is kifejthet környékének a fejlődésére. Alközpont azonban szerkezetkorszerűsítés (gócponti helyzet) nélkül nem jön létre.

### 6.12 KÖZLEKEDÉS

Eltérően a kialakult gyakorlattól, az új megoldások megtalálása be kell ágyazódjék a városszerkezeti, városgazdálkodási és környezeti gondok megoldásába is.

A kétféle megközelítést az alábbi táblázattal szemléltethetjük.

KULCSELEM	A PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA	
	Hagyományos közlekedéstervezői megközelítés	Környezetorientált megközelítés
<b>városi úthálózat</b>	kapacitáshiány	túlcentralizált struktúra
<b>egyéni közlekedés</b>	forgalmi sávok hiánya parkolóhely-hiány	levegőszennyeződés energia pazarlás
<b>tömegközlekedés</b>	fenntartás elhanyagolása támogatás hiánya (váll.-é)	magas költség, tarifa nem elég vonzó
<b>kerékpározás gyaloglás</b>	balesetveszély fegyelmetlenség sebezhetőség	kapacitáshiány egészségi ártalom

A *hagyományos* szemléletet az jellemzi, hogy az egyéni közlekedés számára létesítendő pályafelületeket szinte célként tekinti. Az útkapacitásokra, parkolóhelyekre, motorizációs fokra vonatkozó nemzetközi összehasonlításokból kizárólag a fejletlenségre és a kapacitáshiányra utaló következtetéseket vonja le. Ugyanakkor a gyalogos- és kerékpárosforgalom, de a tömegközlekedési

megállóhely is ebben a tervezési felfogásban nem kiemelt cél, hanem a járműáramlásokat *zavaró tényező*.

*A környezetorientált értékrend* ennek sok tekintetben a fordítottja, ahol a prioritás egyértelműen a gyalogosé és a kerékpárosé, a tömegközlekedéssel utazóé. Ebben a felfogásban az autó válik a gyalogos életmódot zavaró tényezővé (balesetveszély, egészségi ártalom) amit a város számos térségéből ki is kell küszöbölni, másutt csak az általa okozott károkat kell csökkenteni.

Van lehetőség arra, hogy egy, a környezet iránt nagyobb érzékenységet mutató értékrendszer alapján, szakszerű közlekedéstervezési módszerek segítségével kialakítsunk egy fővárosi közlekedési koncepciót.

Egy olyan fővárost képzelünk el, ahol a környezeti értékek, a múlt hagyományai együtt élnek a mai lakókkal, és tartalmat, értéket jelentenek számukra. A közlekedést illetően ez olyan város kialakítását jelenti, ahol az ember: a gyalogos ember, a kerékpározó ember, a tömegközlekedéssel utazó ember élvez elsőbbséget.

*A gyalogos ember elsőbbsége* azt jelenti, hogy újjá kell éleszteni a város lakóutcait. Az utca elsősorban ne a járművek és a szemetesvödrök tárolóhelye legyen, hanem része az utcában lakók életterének. Ehhez vissza kell állítani a járda tekintélyét. Biztosítani kell, hogy az utca takarítható legyen: ehhez a parkolást kell úgy szabályozni, hogy a takarítás legalább meghatározott napokon elvégezhető legyen.

*A kerékpár prioritása* azt jelenti, hogy biztosítani kell, hogy mindenki használhassa a kerékpárját, aki akarja, és azon akárhova eljuthasson a városban. Eközben - és itt tizenéves fiatalokra is gondolni kell - biztonságban legyen és ne fulladjon meg autók kipuffogógázaiban. Legyen módja arra, hogy a kerékpárt biztonságba helyezze.

*A tömegközlekedés előnyben részesítése* azt jelenti, hogy vonzóvá válik (a gépkocsihasználattal szemben) a közforgalmú járművek használata.

*Az egyéni gépjárműközlekedéssel kapcsolatban* a város egésze szempontjából elengedhetetlen korlátozások mind nagyobb hányadát kell rugalmas és önszabályozó intézkedésekre és nem merev hatósági korlátozásokra bízni.

Mindezen javaslatok konkrét várostervezési problémák sokaságát jelentik, és szerteágazó, a közlekedés szakterületén messze túllépő összefüggéseik is vannak. A közlekedés területén belül maradva pedig a megvalósításuk három fő probléma új megközelítését igényli: a *gépkocsi*, a *tömegközlekedés*, valamint a *parkolás* problémájáét.

#### a. Közúti hálózat

A város egészének a közúti kapacitása, az elterjedt szakmai közhittel ellentétben, általánosságban *megfelelő*. Az érzékelt súlyos problémák három fő okból származnak:

- az utcán parkoló gépkocsiktól
- a kereszteződések miatti dugóktól

Jól látható ez például a hidak forgalmának a levezetésénél. Kivétel nélkül minden hidunk kapacitása kihasználatlan, mivel a forgalom nem tud akadálytalanul lejönni a hídfőből.

- abból, hogy a meglévő, sőt többé-kevésbé ki is épített utak nem állnak össze egységes rendszerré, és ezért nem is mehet át rajtuk megfelelő forgalom.

Az M0 híd és az autópálya első szakasza példázza ezt a legjobban, amit nyugati irányból nem lehet megközelíteni és így hiába van meg két éve, alig tudta csökkenteni a városon átmenő tranzitforgalmat.

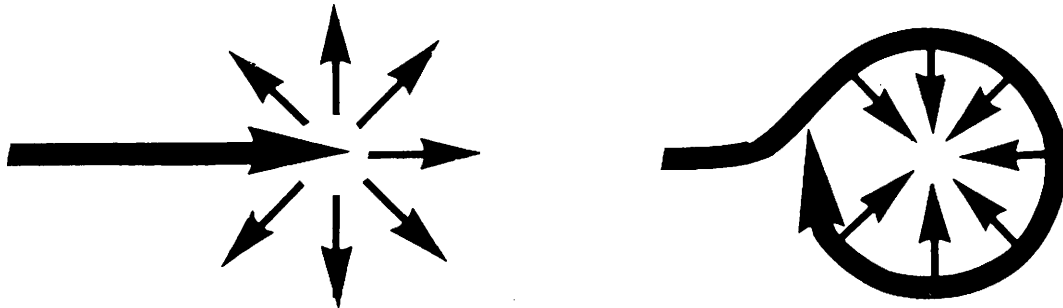
A megoldás tehát nem elsősorban az, hogy újabb 15-20 sávnyi városi főforgalmi utat építünk. És főképpen káros lenne "befelé" vezetni ilyen kapacitásokat. Így is az a baj, hogy túlságosan nagy a forgalom és a zsúfoltság a belső városrészekben. (A teljes lakosság 32 %-a munka és/vagy vállalkozási célból naponta 2-nél több utazást tesz meg. A külső kerületek lakosságának 18 %-a, azaz kb. 150.000 ember ebből a célból naponta úgy tesz meg 2-nél több utazást, hogy eközben áthalad a Nagykőrúton belüli városrészekben. Ez a szám még nem tartalmazza a más okból történő, illetve nem budapesti kiindulópontú utazásokat.)

A megoldás kulcsa annak flexibilis biztosítása, hogy **befelé lehetőleg csak az menjen, akinek éppen ott van dolga**. Ez - forgalmilag - fel is mérhető. Az átmenő forgalmat pedig - értve alatta az adott városrészen át bonyolódó, ám más uticéllal rendelkező forgalmat - *másfelé kell vezetni*. A budapesti várospolitikának tehát közvetett -adó és ingatlanpolitikai - eszközökkel a vállalkozási funkciókat kell úgy orientálnia, hogy azok a periféria irányába húzódjának.

Egy ilyen rendszerben a jelenlegi belső - a Nagykörúton belüli - forgalmat akár a felére is lehetne csökkenteni. Ehhez persze új útirányok kellene, amelyek alkalmasak arra, hogy a forgalom elkerülje a városbelsőt. Az új utirányokat a körgyűrű alakú elemek egységes rendszerré építése és a déli útrendszer megvalósítása jelentik.

A forgalom szerkezetét tekintve ez azzal a lényeges átalakulással jár, hogy az egyes városi térségek kapcsolata nem belülről, egy központi magterületen keresztül valósul meg, hanem kívülről, külső összekapcsoló gyűrű-elemekén át.

Sematikusan a kétféle rendszer:



Az *egyik* feladat tehát eme külső útrendszerek egységes kiépítése.

A *másik*, ezzel párhuzamosan végrehajtandó feladat pedig a jelenlegi, városközpont felé vezető útkapacitásoknak a *csökkentése*. Elsősorban a 2x3 sávnyi kapacitású nagy bevezető utakat kell keskenyebbé formálni (zöldsáv, parkolósáv, visszaállított villamosforgalom).

#### *b. Tömegközlekedés*

A forrásérzékeny fejlesztésnek két meghatározó szempontja

- a meglévő adottságok kihasználása
- a rekonstruált városrészek közlekedési igényeinek a kielégítése. Ez - terület-felértékelő hatásánál fogva - *forrásbővítést* is eredményezhet.

Adottság mindenekeelőtt a tömegközlekedés *alaphálózata*. Ez a hálózat eléggé teljesítőképes, de van néhány szerkezeti fogyatékosága is.

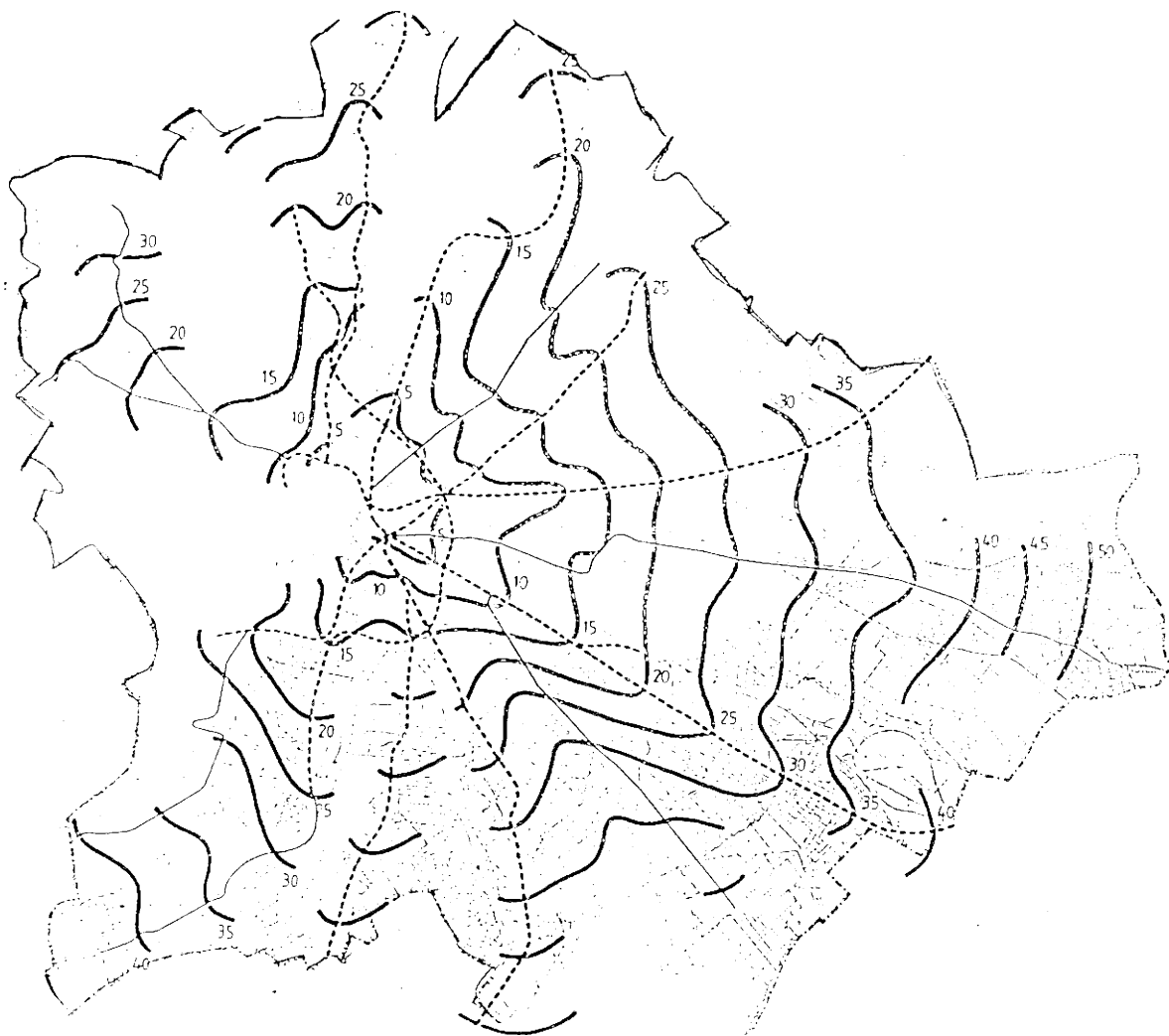
Szinte minden kapcsolatot a Belváros területén át haladva old meg. A főváros V. kerületében van a munkahelyeknek hozzávetőleg 10%-a. Ezzel szemben az alaphálózat közlekedési kapacitásának mintegy 90 %-a vezet itt át, vagyis gyakorlatilag az egész főváros tömegközlekedési kapcsolatai e térségen keresztül bonyolódnak.

Néhány adottság nincsen kellően kihasználva. Gondolunk itt elsősorban az északi metrőszakaszra.

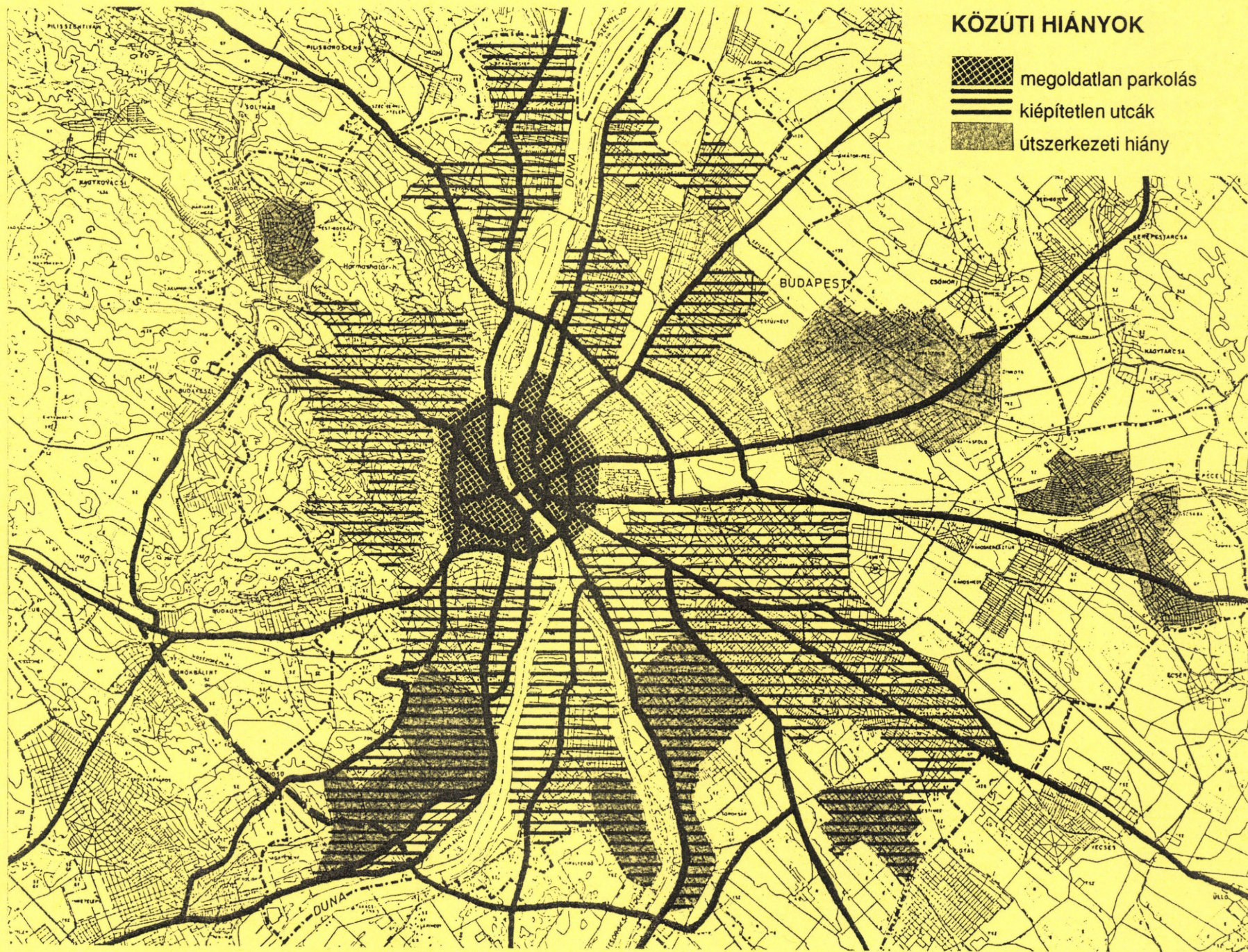
A főváros egyes szektoraival fogyatékos a tömegközlekedési kapcsolat, a legfeltűnőbbben a hegyvidékkel. Föltehetőleg ez a körülmény az egyik fő oka a tömegközlekedéssel utazók aránya már említett romlásának.

## AZ ELJUTÁSI IDŐK ALAKULÁSA




Perc értékben az ezredforduló után



**A Belváros megközelítését igen költséges ráfordításokkal is alig lehet javítani.**



### KÖZÜTI HIÁNYOK

-  megoldatlan parkolás
-  kiépítetlen utcák
-  útszerkezeti hiány

A jelenleg kihasználatlan adottságok között említendő a tekintélyes hosszúságú, jelentékeny kapacitásfölösleggel rendelkező és többnyire igen előnyös nyomvonalvezetésű MÁV-hálózat. Ennek a részleges elővárosi forgalmú felhasználása (a HÉV-vonalhoz hasonló módon) az agglomerációnak, de a peremkerületeknek a pozícióján is javítana.

A vasútüzem azonban igényli ehhez a *helyi* és a *távolsági* forgalom állomásainak az elválasztását. A helyi forgalom nem használhatja a jelenlegi főpályaudvarokat. Így viszont helyenként szükséges, hogy módosítsunk valamit a városi tömegközlekedésnek az alapszerkezetén, amely jelenleg eléggé a főpályaudvarokhoz idomul, és egybehangoljuk a rendszert a helyi forgalmi vasútvonalak megállóival.

A másik lényeges szempont a tömegközlekedés összefüggése a városrész-rekonstrukciókkal. A tényleges fejlesztést az érintett kerületekkel összehangoltan kell megindítani - nem mellőzve azt a szempontot, hogy a tulajdoni törvény szerint a realizálandó haszon nagyrészt a telektulajdonos kerületeké. Vagyis a beruházó főváros az ilyen akciókban célszerűen fejlesztő RT formájában vehet részt. Az ipari övezetek rekonstrukciójára - ahol a fővárosnak saját tulajdonjogai is vannak - ez szintúgy érvényes.

Ez a *partnerségen* alapuló fejlesztés egyébiránt az elkövetkező évtizedek során meghatározó fontosságúvá kell váljék.

### *c. Parkolás*

A város belső részei funkcionálisan is a leginkább frekvenciáltak, itt nő leggyorsabban a parkolói igény. Ezért nagy a kísértés arra, hogy a még meglévő néhány közterületet - teret, parkot stb. - a növényzet kiirtásával parkolóhelyé alakítsák (felszíni és föld alatti garázsok számos építési elgondolása létezik). De ez, számos egyéb hátránya mellett, a helyzet érdemi javulását sem szolgálná, hiszen nyilvánvaló, hogy a keletkező parkolókapacitást a forgalmi igények igen rövid idő alatt betöltenék, és így a helyzet még a jelenleginél is rosszabbá válna. Más utat kell tehát keresni - olyat, amely a belső városrészt valóban tehermentesíti a parkolási igénytől. A tiltás önmagában még nem alkalmas erre - hiszen valahol csak kell állniuk a gépkocsiknak. Ezért meg kell teremteni az alternatívát is. Az alábbi megfontolás szerint lehetséges ez.

- *A városban nem bővíthet* a parkolókapacitás, tehát ha egy-egy nagykapacitású parkolóház épül, akkor ugyanannyi parkolóhelyet meg is kell



szüntetni (az utcák felszabadítása). A belvárosi cégeknek pedig közvetlenül hozzá kell járulniuk az ügyfelek által igénybevett parkolóhelyek megépítéséhez.

- A városmag növekvő parkolóigényeit P+R rendszerben, *külső parkolókkal* kell megoldani. Ezek olyan *őrzött* parkolók, amelyekből a városmag tömegközlekedéssel jól megközelíthető. A főváros egyik negatívuma, a "történelmi" város peremének az alulépített hatalmas területei itt pozitívumot is jelenthetnek, mivel ezek a parkolók kedvezően volnának telepíthetők ebbe az övezetbe. (Az őrzési költségeket olcsóbbá teheti, ha a biztosító társaságok is felismerik ebben való érdekeltségüket.)

### 6.13 KÖZMŰ

A közműrendszer és a városfejlesztés közötti szoros kapcsolat a városfejlesztést illetően háromféle problémakört vet föl.

#### a/ A "közmű-bomba"

A rendszerek gerincvezetékei részint eléggé korosak, részint pedig a város legfrekvenciáltabb belső történelmi területének a fő útjai alatt húzódnak.

Mivel pedig a város közlekedési szerkezete is rendkívüli mértékben központosodott, egy-egy havária a fél fővárost megbénító következményekkel járhat. Márpedig a csőtörések, beszakadások stb. egyre gyakoribbak, a rendszer öregedésének megfelelően. (Ámbár az is igaz, hogy az elmúlt évek ilyen balesetei *nem* a "rég" elemeken, hanem az újabbakon következtek be. Még inkább pedig a kettő találkozásánál).

"Egyszer" fel kell majd újítani ezeket a gerincelemeket. A kérdés az, hogy

- hogyan?
- mikor?
- miből?

Egy több évig tartó rekonstrukció a város legfontosabb útjainak az elzárásával csak úgy képzelhető el, ha rendelkezésre állnak *alternatív* útvonalak.

A folyamatos gerincvezeték-átépítés természetesen a közműves ellátás oldaláról is felvet nehézségeket, amit ugyancsak egy elfogadható minőségű "hálós" rendszer - tehát az alternatív "útvonalak", hurkok megléte - képes elviselhetővé tenni.

A mai Budapest szerkezete egyszerűen lehetővé se tenne mondjuk egy Nagykörút alatti rekonstrukciót.

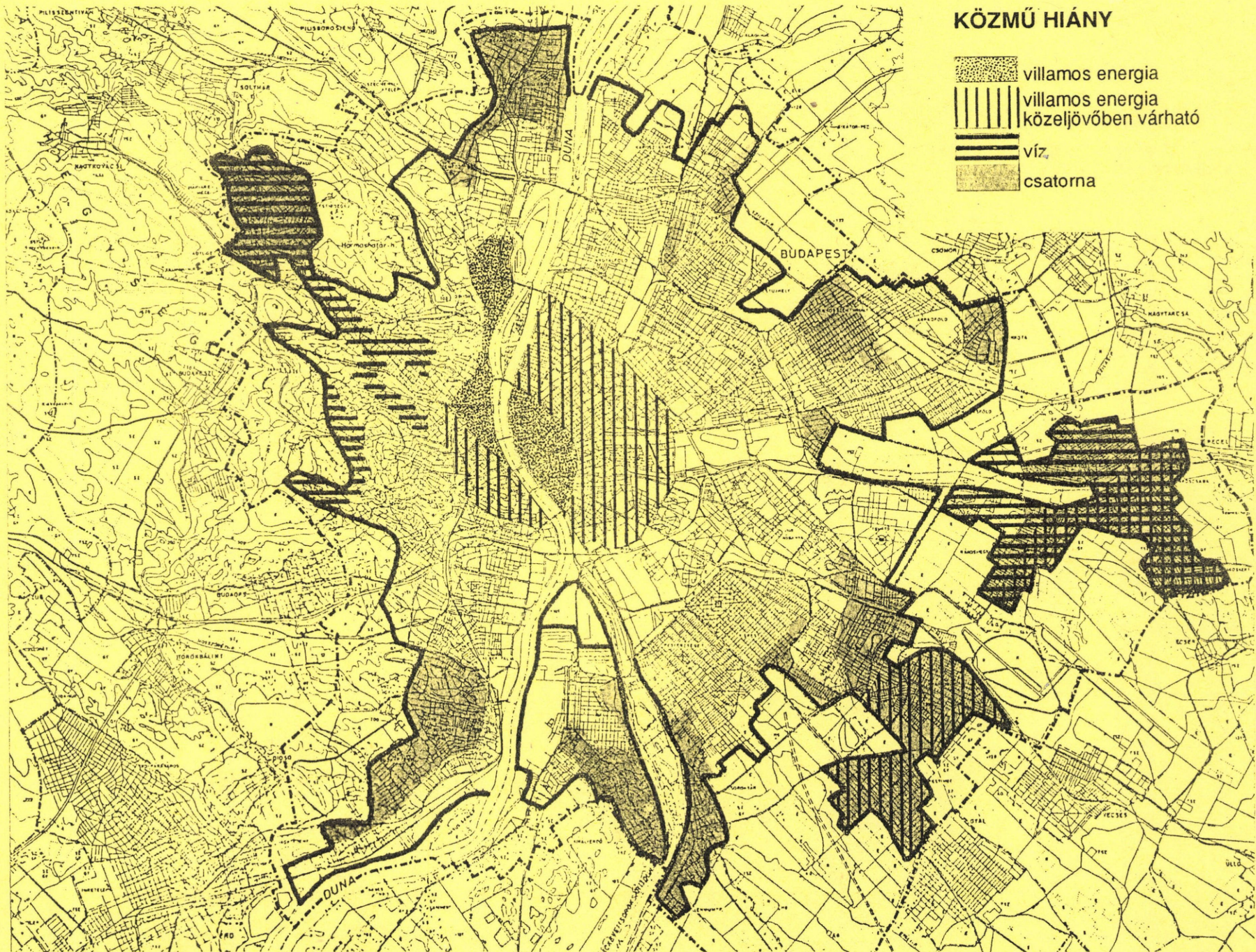
Feltehetőleg ebből kiindulva született meg egy úgynevezett "rekonstrukciós körút" igénye, amely városnegyedek bontásával-átépítésével egy, a Körúttal párhuzamos szerkezeti elemet hozna létre attól néhány tömbnyi távolságban. Se jónak, se reálisnak nem tartjuk az cél ilyen áron történő megvalósítását - miközben nem vitatható, hogy egy alternatív útrendszert meg kell teremteni. Ezt az útrendszert azonban a város általános igényei szerint is *külsőbb övezetekben* kell megépíteni és a forgalmi tehermentesítésnek a lényege éppen a forgalomnak más főirányokba való terelése. A közmű-rekonstrukciónak (is) elengedhetetlen feltétele ez.

A rekonstrukció *időpontját* illetően ma teljes a tanácstalanság: a közművek állapotát illető rossz előérzetek és forráshiány viaskodnak egymással. A biztosítási matematika ilyen kérdésekben a valószínűsíthető havária-kárigényt összeveti egy "előrehozott rekonstrukció" költségeivel, és a rekonstrukció időpontját a ráfordítás-minimum szerint határozza meg.





Ezek után vethető fel a *forrás* kérdése. Ha valóban fölmerül a rekonstrukció szüksége, akkor a főváros egyszerűen nem lesz abban a helyzetben, hogy ezt finanszírozhassa. Kötvény, hitel, államsegély kell hozzá - mindenképpen olyan megoldás, ami a kincstári forrásokat - és a főváros hitelképességét - jelentősen kimeríti. Annál inkább tisztában kell lenni azzal, hogy ilyen esemény bekövetkezhet - és a főváros fejlesztési programjait úgy kell meghatározni, hogy a rekonstrukciókat pénzügyileg megalapozottan tartalmazzák. (Ehhez hasonló kalkuláció jelenleg csak a budapesti hidakkal kapcsolatban áll rendelkezésre.)

#### *b/ Közmű-hiány*

Mindezek mellett is a *közművek* ma a város viszonylag jó helyzetben lévő szegmensei, és - egészükben - *fejlesztési adottságot* jelentenek. Ezt a városfejlesztésnek a következő években érdemes lesz kihasználnia.



### KÖZMŰ HIÁNY

-  villamos energia
-  villamos energia közeljövőben várható
-  víz
-  csatorna

A kialakult hiányoknak kétféle alaptípusa van.

A BELSŐ TERÜLETEKEN, a "cityben" létezik egy *túlhasználatból eredő* hiány. Elsősorban az *elektromos energia* ellátásban, ahol az alaphálózat nem tudott lépést tartani a háztartások gépesítésével, vagy - újabban - az *irodaházak* növekedő energiaigényével.

Ugyanitt a *telefonhiány* is tetemes, miközben a város (és az ország) kimagaslóan legjobb fajlagos ellátása összpontosul e központi övezetben.

A fentebb tárgyalt *közmű-rekonstrukciós* igényt is ebbe az összefüggésbe helyezhetjük, mivel, szerkezeténél fogva, elsősorban e területeket érinti.

A PERIFÉRIÁN - főképp az 1950-es közigazgatási rendezéssel kibővített területeken - viszont *az infrastruktúrának a krónikus kiépítetlensége* okoz gondokat. (Ott van viszonylag kiépítve az infrastruktúra, ahol lakótelepek is épültek.)

A hiányok közül a legáltalánosabb a *telefon hiány*. Elég sok helyen fogyatékos a *csatornázottság* - ez a beépítés intenzifikálásnak (telekérték-növekedésnek) egy lényeges műszaki akadály, és a kiépítése is igen költséges. Másrészt viszont a *kiépítetlenségből* kára származik - a "mosdótálhatás" (ld. 81. oldal) miatt - az egész városnak is.

A *vízellátás* rendszere ennél jobb, csak a periféria egy részén (a XVII. kerületben) van jelentősebb, alapfejlesztést igénylő probléma. Nyomásproblémák vannak viszont a *hegyvidék* egyes részein. Ez kapcsolódik ahhoz a - városhatárt túllépő - igényhez is, hogy a budai hegyvidéki zöldterületre mind nagyobb mértékben kiköltözők a *városi szolgáltatásokat* is ki akarják építtetni. A folyamat viszont tovább fokozhatja a zöldterület terhelését.

A periféria *energetikai* helyzete - a várost körbefogó középnyomású gázvezeték miatt - elég kedvező, mert erről a vezetékről az elmúlt években jelentékeny mértékben kiépülhetett az alapellátó hálózat. A *távfűtés* rekonstrukciójának a kérdése többféle összefüggésben is tárgyalható. A jelenlegi elgondolások általában az energetikai hatékonyságot növelő kombinált ciklusú erőmű- és hőszolgáltató rendszerek felé mutatnak. Nem merült föl azonban érdemben a városfejlesztés és a távfűtés-fejlesztés összehangolása, és nem merült föl az erősen központosított hőerőmű-rendszernek a decentralizálása sem - ámbár ma már Nyugaton általában ezt tekintik a fejlődés fő irányának.



*c/ Közműfejlesztés és városfejlesztés*

A közműfejlesztés az érintett területeket felértékeli, s ez az ingatlanpiacon realizálódik is a tulajdonos javára. A főváros tulajdoni megoszlása azonban, mint leírtuk, olyan, hogy a *telekvagyon* a kerületek tulajdonában van, a *közművagyon* ellenben a főváros tulajdonában.

Nyilvánvaló, hogy a *fejlesztés* a jövőben nem maradhat "ellátásorientált", ahogy azt eddig megszoktuk, hanem döntően figyelembe kell venni a CUI PRODEST (= *kinek van haszna belőle*) elvét is. Az eljárás technikáit a megfelelő fejezetben vázoltuk is.

A városfejlesztés ilyen körülmények között nem is lehet egyéb, mint a kerületeknek és a fővárosnak valamilyen összehangolt akciója, ami a *közös érdeken* kell, hogy nyugodjon.

A közművek, mint megállapítottuk, általában elég jól kiépítettek a fővárosban. Egészükben nem csekély *adottságnak* tekinthetők, mellyel a városfejlesztésnek kellően sáfárkodnia kell.

Különleges figyelmet érdemelnek a hatalmas *iparterületek*, ahonnan az ipar (a ténylegesen végzett ipari tevékenység) már régóta visszavonulóban van. E területek ugyanis nagyrészt a "történelmi" városhatáron belül fekszenek, eléggé kedvező városszerkezeti pozícióban, és a közmű-ellátottságuk is *kedvező*, legfeljebb néhány vonatkozásban igényelnek fejlesztést - vagyis a terület ténylegesen használhatóvá tétele *viszonylag kis fajlagos ráfordítást* igényel.

A közlekedésszerkezet javításán kívül - amit másutt tárgyalunk - elsősorban a *telefonellátottság* szorul sürgős javításra. A telek- és ingatlan-értékeket ezzel nem ritkán meg lehetne *sokszorozni*.

A város déli térségeinek a fejlesztése különleges figyelmet igényel, mivel egyrészt itt van a legtöbb, kis ráfordítással használhatóvá tehető terület, másrészt a tranzitvonalak korszerűsítése után nyilvánvalóan ez lesz *a város fejlődésének a fő iránya* és nagyjelentőségű adottságai is vannak (például energetikai bázis).

A jelenlegi folyamatok kedvezőtlen irányba mutatnak.

A komplex rehabilitáció híján ugyanis a nagy beruházásigényű vállalkozók a beépítetlen *külterületek* felé fordulnak - a fővárosban és környékén ma már vagy tucatnyi ilyen, többszáz hektáros beépítési koncepció létezik (igaz, valószínűleg van közöttük egyszerű telekspekulációs ügylet is). Sok egyéb hátrányuk mellett e koncepciók *közműépítési* igényeket is felvetnek - mialatt, mint láttuk, tekintélyes a fővárosnak a jelenleg alulhasznált *közművagyon*a.

Hasonlóképpen kedvezőtlen tendencia a fokozódó igény a hegyvidéknek a városhatáron túl is terjedő beépítésére. Ennek ma elsősorban közműkiépítetlenségből fakadó akadályai vannak. Igen veszedelemes lenne tehát ebbe az irányba olyan közműrendszereket építeni, amelyek lehetővé tennék a beépítettségnek az ugrásszerű intenzifikálását. E helyett más térségekben kell a megfelelő *minőségi kínálatot* megteremteni.

A városfejlesztésnek van néhány, a közműrendszert illető speciális témája, ami nem az ellátottsággal, hanem a közmű járulékos elemeinek a *területhasználatával* kapcsolatos. Midőn ezek megépültek, vagy tervezésre kerültek, még csak kis értékű, városszéli telkekre telepedtek - amiket aztán mára "utólért" a városfejlesztés.

A két legismertebb (és legnagyobb) probléma ezek között a *lágymányosi hőerőmű* és a *csepeli központi szennyvíztisztító* telepítése. A városrendezésnek e problémák megoldására érdemi alternatívát kell nyújtania - és úgy tűnik, hogy ez lehetséges is.

A közműfejlesztésnek van egy további olyan vonatkozása, amelynek a jelentősége a következő évtizedben hatalmasra fog nőni. A főváros közmű-rendszerei többféle módon összefüggenek a *városkörnyék ellátórendszerével* is. Ez néhol már ma is érzékelhető feszültségeket is jelent, elsősorban a tarifák vonatkozásában. Várható azonban a nehézségek jelentős *súlyosbodása*, amennyiben nem sikerül a térségben egy, döntő elemeiben összehangolt fejlesztéspolitikát megvalósítani az érintett önkormányzatok között. Ennek a hiányában ugyanis bekövetkezik - egyebek közt - a közműrendszernek a szétforgácsolódása is, ami súlyos gazdasági és környezeti károkat fog okozni.

## 6.2 A városfejlesztés forrásai

### 6.21 A VAGYONMEGOSZLÁS

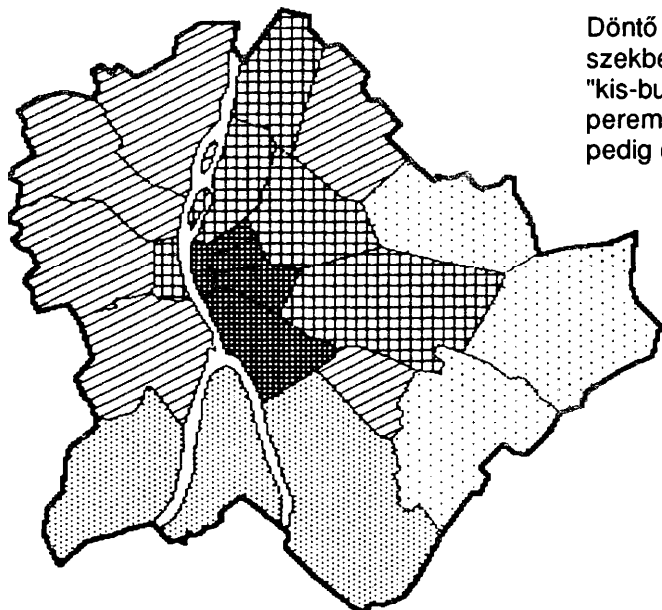
Az önkormányzatok vagyonáról szóló XXXIII/91. törvény a főváros vonatkozásában úgy rendelkezik, hogy - némi egyszerűsítéssel:

- a kerületek tulajdonába jut az ÁLLAMI TULAJDONÚ TELEK, valamint LAKÁSVAGYON. Az utóbbinak a nem csekély hányadát azonban az elmúlt évek körülményei által kialakított politikai indíttatású *privatizációs kényszer* terheli, minek következtében a jelenlegi tulajdonos önkormányzat a lakásvagyon valóságos piaci értékének csak a töredékéhez juthat;
- a főváros tulajdonába jut az INFRASTRUKTÚRA egésze, valamint egy sor közhasználatú terület, park, köztér stb. Látható e kettőből, hogy a tényleges értéknövelő akció csak *kooperációs* rendszerben valósítható meg: a vagyonnövekedés ténylegesen ugyanis a *telekértékben* jelentkezik, viszont az *infrastruktúra-fejlesztéstől* függ;
- sajátos tulajdonviszonyt jelent a Tv. 51. paragrafusa alapján az IPARTERÜLET. A jelenleg állami tulajdonú iparterület fölötti rendelkezési jog - a privatizációval egyidejűleg - átmegy az önkormányzatok tulajdonába.






## ÖNKORMÁNYZATI LAKÁSTULAJDON

(a kerület lakásainak %-ában)

Forrás: 1990. évi Népszámlálás



Döntő hányadot képvisel a történelmi városrészekben (V.-IX. ker), és általában elég magas a "kis-budapesti" területen. Budán alacsonyabb, a peremkerületekben - főképpen a keletiekben - pedig elenyésző arányú.

	80	-	<
	50	-	80
	30	-	50
	20	-	30
	<	-	20



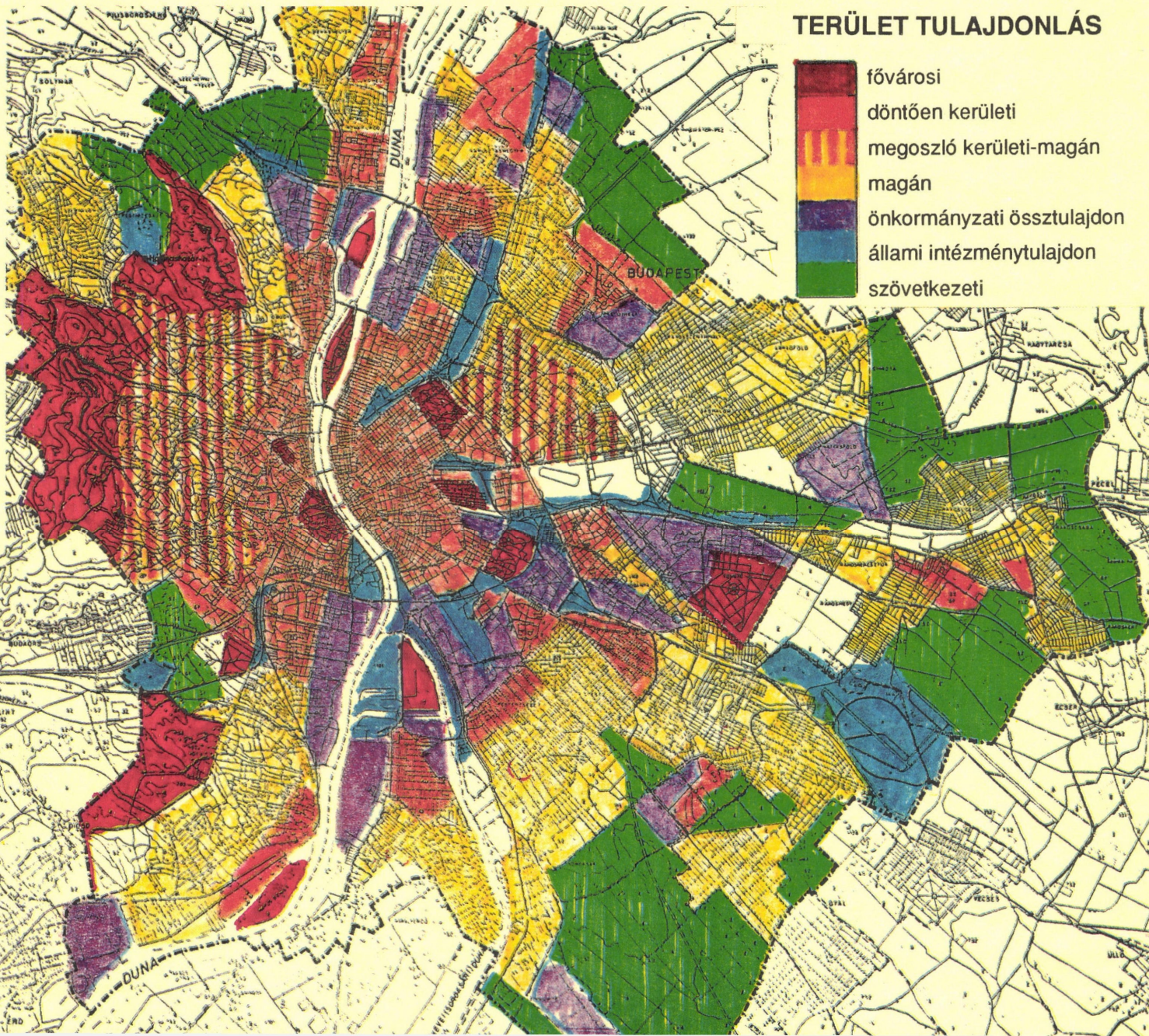
A felhasználható belsőbb területek főképpen kerületi tulajdonban vannak.

A fővárosi telektulajdon nagyobb részben nem beépíthető, a város Egészének a kedvező működése szempontjából szükséges elsősorban mint zöldterület.

Jelentékeny az önkormányzatok ösztulajdonát (az ország valamennyi önkormányzatáét) képező terület, a zsugorodó ipari területek helyén.

A peremkerületekben az uralkodó tulajdonforma a családi házas beépítésű magánterület, aránylag kevés további beépítési lehetőséggel.

A város külterületei jórészt szövetkezeti tulajdonban vannak. Elég jelentős a vállalkozói nyomás ezek beépítésére.



Budapest esetében 25 % értékben a fővárosi önkormányzaté, 25 % értékben a kerületi önkormányzatoké, 50 % értékben pedig *az ország elmaradott térségeit fejlesztő területi alapé* a tényleges tulajdonjog. Ennek az értéke realizálódik mind a terület eladásakor, mind pedig részvénytársasággá alakulásakor mint *apportérték*. A főváros önkormányzatainak tehát e vagyontárgyakkal kapcsolatban sajátos fejlesztési kötelezettségük is van.

- elég jelentős, különféle területek fölött országos hatáskörű intézmények gyakorolnak mintegy tulajdonosi jogokat. E területek elég nagy részének a nagysága és elhelyezkedése olyan, hogy célszerű a jelenlegi pazarló és környezetkárosító helyzetet megváltoztatni, a szóban forgó területeket a városfejlesztés számára hozzáférhetővé tenni. Ehhez a kölcsönös érdeken nyugvó *megegyezés* szükséges;
- a külső kerületekben hatalmas lakóterületek vannak, az épületek és telkek magántulajdonlásával. Ilyen térségek fejlesztésénél a tulajdonosokkal célszerű megegyezni; - egyre jelentősebb épület és telekvagyon kerül át folyamatosan a befektető vállalkozók tulajdonába. Városfejlesztő akció esetében az érintettekkel - kiknek vagyonát növelni fogja - célszerű eleve megegyezni a hozzájárulásuk mikéntjét és mértékét illetően;
- elég jelentős területek vannak a város külső kerületeiben különféle termelőszövetkezetek tulajdonában is. E területek egy részének a beépítése az elkövetkező években eléggé valószínűsíthető. Meggondolt városfejlesztés kell ahhoz, hogy e beépítések ne okozzanak városszerkezeti károsodást. Az infrastruktúra fejlesztési stratégiája e tekintetben is egy elég jó szabályozási eszköz lehet.

## 6.22 A FORRÁSOK TÍPUSAI

A városfejlesztés finanszírozásánál kétféle eltérő lehetőség van:

- **KÖZPÉNZBŐL** történő fejlesztésfinanszírozás. Ennek az eredete az adó, vagy más adó jellegű általános elvonási forrás. Az elmúlt rendszer - központi redistribúció formájában - lényegében ezt a szisztémát alkalmazta;
- **AZ ÜZLET** maga termeli ki a fejlesztéséhez szükséges ráfordítást. Ennek egyik lehetséges altípusa a "hitel", azaz az eljövendő haszon diszkontálása.

Hatékonysági kérdéseket lényegében véve csak az utóbbi típussal kapcsolatban lehet fölvetni, mivel a költség és a haszon csak itt vethetőek össze egymással. Ez a fő értelme egyébiránt a vagyon privatizációjának, illetőleg általában a plurális vagyonformák megjelenésének a monolit állami tulajdon helyén.

Tételesen, eszköztípusonként vizsgálva, a következők állapíthatók meg:

- a/ Városi tőkebefektetés, mint fejlesztési forrás (bérlet, vagy egyéb üzleti vállalkozás céljaiból). Ennek a lehetőségei ma meglehetősen csekélyek, és csak részben a tőkehiány miatt.
- b/ A város saját vagyonának az értékesítése. Ennek az alapvető követelménye az, hogy e vagyont folyó kiadásokra, vagyis a költségvetési deficit eltüntetésére használni nem szabad, mert ez vagyonfőléletet jelent. A vagyonértékesítésből csak vagyongyarapítás - vagyis fejlesztés - finanszírozható. Ez is "üzleti" típusú forrás.
- c/ Városfejlesztő hitel és koncesszió. Ezeknél a kérdés, hogy behozza-e egy-egy konkrét ügylet a saját költségét. Ha igen, akkor a dolog - a város gazdálkodása szempontjából - rendben van. De ha nem, akkor az akció végeredményben további források - adó, vagy használati díj jellegű bevételek - lekötését jelentik, és *szűkítik* ezáltal a város gazdasági lehetőségeit.

Az már a következő kérdés, hogy a város - általános gazdasági vagy egyéb megfontolások alapján - dönthet úgy, hogy a ráfizetést is vállalja az adott ügy érdekében.

- d/ Ingatlanérték-növekedési adó és betterment. Az előbbi lehet vagy valamilyen átalánykulcs szerint évről évre növekedően megállapított érték - a célja pedig, hogy serkentse a város frekvenciált területein folyó gazdasági tevékenységek hatékonyságának a növekedését - vagy lehet csupán egy-egy közpénzből végrehajtott fejlesztés akcióterületén az ingatlanérték-növekedés megadóztatása.

Ilyen jellegű a betterment is, csak hogy itt az értéknövekedés egy összegben kerül megállapításra, ami az ingatlanra betáblázásra kerül.

Ezek a technikák lényegében a város infrastruktúra-fejlesztéssel előálló értéknövekedésnek a közpénzbe való visszaforgatását jelentik. Amennyiben pedig nem valósulnak meg, akkor előáll a közpénzből gyártott magánhaszon. Vagyis egyesek - emberek, vállalatok, intézmények gyarapodnak közpénzből.

A jelenlegi jogi szabályozás (a helyi adókról szóló törvény) ezt az alapvető fontosságú bevételt már a mai szabályozás szerint is lehetővé teszi, célszerű volna mihamarabb bevezetni ezért.

e/ Közüzem és közmű-használati díjak. Tulajdonképpen ezek is "üzleti" jellegűek. Azonban a jelenlegi körülmények között a profitábilis működtetésük aligha lehetséges, jó, ha a közvetlen ráfordításaikat be tudják hozni, de még ennek az elérésétől is messze vagyunk.

Távlatilag is valószínű azonban, hogy az itt nyújtott kedvezmények lehetnek a tőke ide vonzásához és a vállalkozások fejlesztéséhez a legfontosabb segédeszközök.

f/ Általános adóterhek. Ezek lehetnek a kormány által juttatott beruházási támogatások (normatív vagy céltámogatás formájában), vagy lehetnek adó jellegű helyi bevételek is. Utóbbiak részaránya ma közismerten kicsi. A jelenlegi helyzetben ezek az adó jellegű bevételek alapvetően a fenntartási kiadások fedezésére kell szolgáljanak. A központi támogatások azonban általában is csak igen korlátozott mértékben irányulhatnak településfejlesztésre. A települések a *vagyonukat* elvégre is azért kapták, hogy gazdálkodjanak vele - és a kormányzati juttatás a kedvezményezett települést - más tulajdonosok rovására - indokolatlan anyagi előnyben részesíti. Mindazonáltal a parlament - területpolitikai prioritásainak megfelelően - megszavazhat ilyen típusú támogatásokat is.

Fejlesztési forrásként tehát elsősorban a vagyonhoz kötődő b-c-d típusú források jöhetnek szóba. Ehhez szükséges megfelelő, elkülönített vagyongazdálkodó, az értéknöveléssel megbízott szervezet létrehozása is.

Különleges feladatot és felelősséget jelent - elsősorban éppen Budapest önkormányzatai számára - az *iparterületek* fölött nyert tulajdonosi jog, a városfejlesztés kiemelt programja kell legyen e területek megfelelő hasznosítása és értéküknek a növelése.

### 6.23 A TELEKPOLITIKA

A fejlesztés útján nyert értéknövekedés nagyrészt a telekértékben realizálódik. A fejlesztés emeli ugyanis a használati értéket, és a piacon ez magasabb forgalmi értéket jelent.

A forgalmi értéket tulajdonképpen a területértékből kinyerhető üzleti haszon szabja meg. Általános konjunkturális helyzeten kívül ez eseti tényezőktől is függ, egészében véve mégis jól szabályozható a tervszerű várospolitikai által - a zónális értékek növelésével.

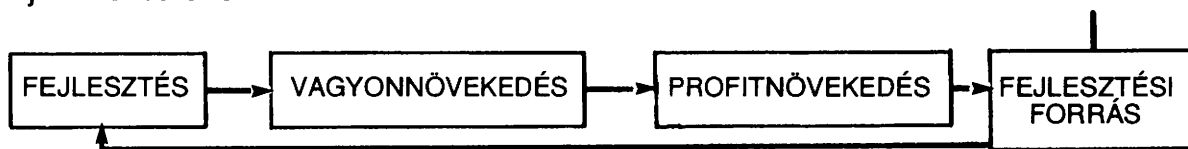
A telkek tényleges használati értéke a következő főbb tényezőktől függ.

- (1) földérték, amit településen belül a zóna és a szerkezeti pozíció határoz meg.
- (2) beépíthetőség, a szó műszaki és építésszabályozási értelmében.
- (3) műszaki infrastruktúrával való ellátottság. Elsősorban az út, illetőleg általában a közlekedési infrastruktúra a fontosak.
- (4) szociális infrastruktúra.
- (5) mikroklíma, környezetállapot.
- (6) a település, településrész gazdasági pozíciója - ez a konjunkturális viszonyokon keresztül érvényesül.
- (7) a település, településrész társadalmi presztízse.
- (8) történelmi, építészeti, természeti adottságok.

A városfejlesztés ezek közül a tervezhető elemekre irányul. A fenti tényezők figyelembevételével kialakított telekérték-növelési stratégia természetesen megköveteli az értékkel való piaci gazdálkodást is.

#### 6.24 A FEJLESZTÉS HATÁSLÁNCA

Mivel a fejlesztés végső forrása a városban folyó profittermelő tevékenység, a sémája a következő:



A fejlesztési akció kezdetekor tisztázni kell, hogy kinek milyen haszna van belőle, és tisztázni kell, hogy a várható tényleges hasznának megfelelően miképpen vegyen részt az akció finanszírozásában.

Mivel, a tulajdoni viszonyoknak megfelelően, a kérdés a fővárost és a kerületeket érinti elsősorban - olyanképpen, hogy az infrastruktúra-fejlesztés, ami *fővárosi* ügy, a *kerületek* vagyonát gyarapítja, meg kell egyezni az értéknövekedésen való osztozásban.

Valójában a főváros számára éppen az lehet a döntő minősítő kritérium a fejlesztések irányának az eldöntésénél, hogy *honnan kap kedvezőbb ajánlatot*.

Külön vizsgálendő kérdés, hogy a kerületeknek a meglévő infrastruktúrát igénybe vevő, netán túlterhelő fejlesztő elhatározásaiból eredő haszna miképpen fordítható az infrastruktúra fejlesztésére.

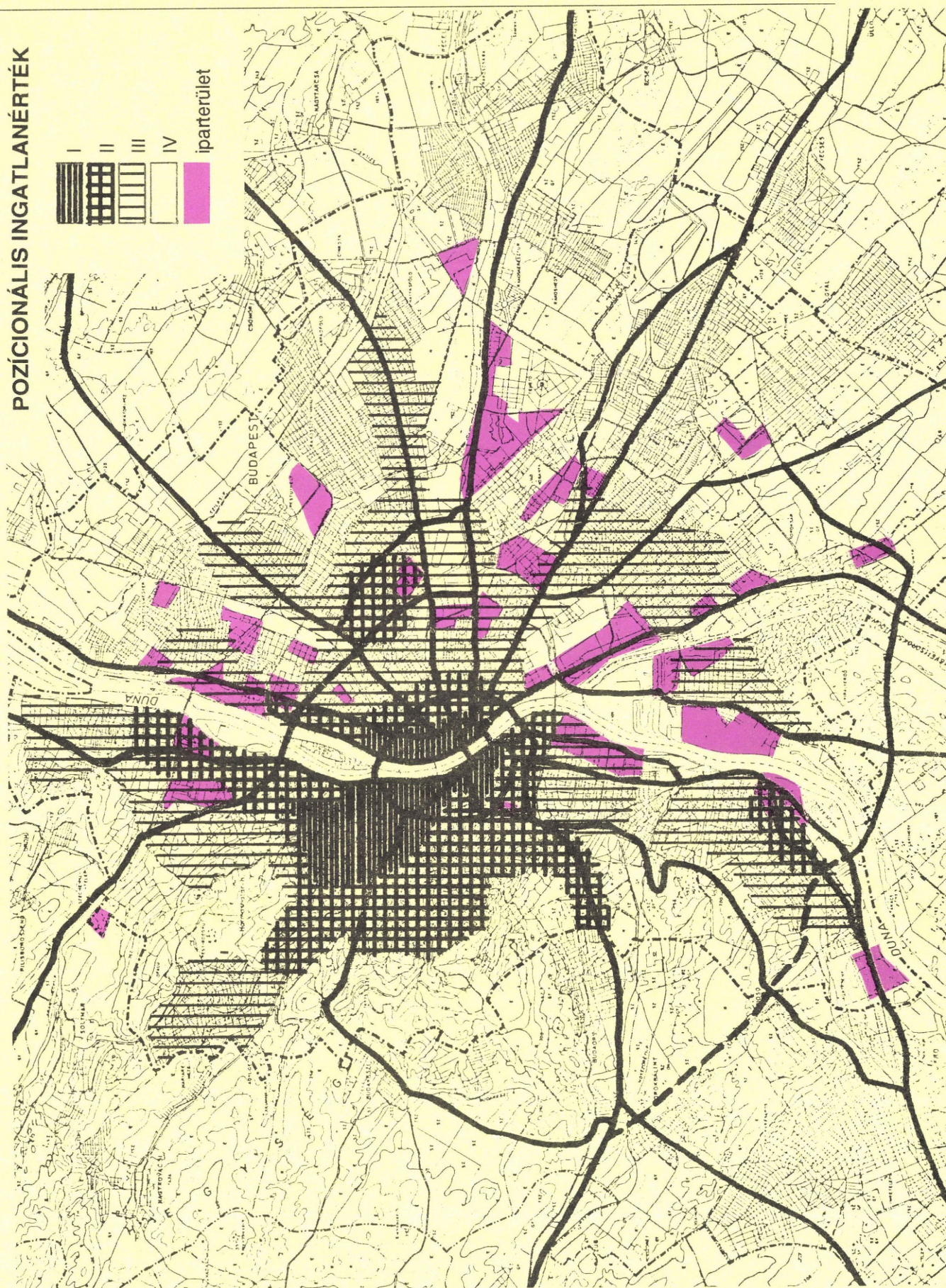
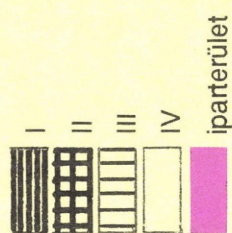
Vázlatosan áttekintve a főbb tulajdonosokat, vagyonukat és a vagyonból élvezett jövedelem típusait, az alábbi táblázatot kapjuk.

TULAJDONOS	VAGYON	JÖVEDELEMTÍPUS
Lakosság	lakás	0 (létfenntartó eszköz)
Vállalkozó	ingatlan-épület telek	PROFIT
Önkormányzat - kerület	lakás	0 (juttatásos privatizáció) (szociális bérlakás)
	telek	PIACI BÉRLAKÁS el- és bérbeadás
- főváros	infrastruktúra	VÁLLALKOZÁS HASZNÁLATI DÍJ ÉRTÉKNÖVELŐ FEJLESZTÉS
	park és zöldter.	0 (a város "működési feltétele")
Állam	iparter. 50 %-a orsz.intézmények- -vállalatok ingatl.	privatizáció, PROFIT 0 (az ország "működtetése")

CÉL

ELMARADOTT TÉRSÉGEK FEJLESZTÉSI ALAPJA

POZÍCIONÁLIS INGATLANÉRTÉK



A városfejlesztés tehát *profittermelő* és *nem profittermelő* vagyontárgyakkal találkozunk, illetőleg növeli az értéküket. Elsősorban *politikai mérlegelés* tárgya, hogy a fejlesztés forrásaihoz melyik szféra miképp járuljon hozzá (a 6.22-ben leírtak alapján).

Budapest jelenlegi tényhelyzetében azonban olyan sok a rendkívül leértékelt, ámde némi ráfordítással potenciálisan nagy értékűvé tehető terület, hogy célszerű ezeknek az értéknövekedésére támaszkodni. Ez a körülmény aztán eléggé meghatározó a most következő évtized városfejlesztésére nézve.

### 6.25 TERÜLETÉRTÉK SZEREPE A VÁROSFEJLESZTÉSBN

"Értékes" városban nyilvánvalóan értékesek az épületek is. Magának az épület értékének és azon telek értékének, amelyen áll, sematikusan ábrázolva a következő viszonya lehet egymással:

		ÉPÜLETÉRTÉK	
		magas	alacsony
TELEKÉRTÉK	magas	1.	2.
	alacsony	3.	4.

Az (1) esetben értékes, használható épület áll a város központi részén. A beépítés stabilnak tekinthető, azonban a magas érték mind magasabb jövedelmezőségű funkciókat von ide ("citysedés"). Ez az átfunkcionálódási folyamat az alábbi kalkulálható következményekkel jár:

- forgalommnövekedés,
- a profit növekedése,
- az infrastruktúra igénybevételi többlete, minőségi fejlesztésének az igénye,
- visszaszabályozás híján a forgalmi intenzitások növekedéséből származó potenciális funkciózavar.

A (2) esetben be nem épített, vagy a telekértéktől elmaradó beépítésű telekkel kell számolnunk. A jó fekvés magas jövedelmezőségi esélyt biztosít, a terület ezért kapós a vállalkozói szféra számára, a be- vagy átépítése várható.

A beépítés következményei részben megegyeznek az előző pontban felsoroltakkal, de még két további járulékos következmény is van:



- a szabad terület "elfogy", illetőleg intropizálódik, beépítés és funkció szempontjából zűrzavarossá válhat,
- a zöldterületeket is beépítés fenyegeti - ennek az eredménye zsúfoltság, és a térség presztízisének a csökkenése is lehet.

A "centrum" eme kétféle fejlesztéséből adódható káros hatások kiküszöbölése kétféle igényt vet fel:

- a városszabályozás igényét - tehát *egy bizonyos határon túl semmiféle többlethaszon kedvéért nem engedhető meg a beépítés,*
- a környezetállapot javításának az igényét. Ez nem könnyű, mivel a helyzet romlását a zsúfoltság okozza, viszont ez a zsúfoltság az egyik oka az ott képződő profitnak is.

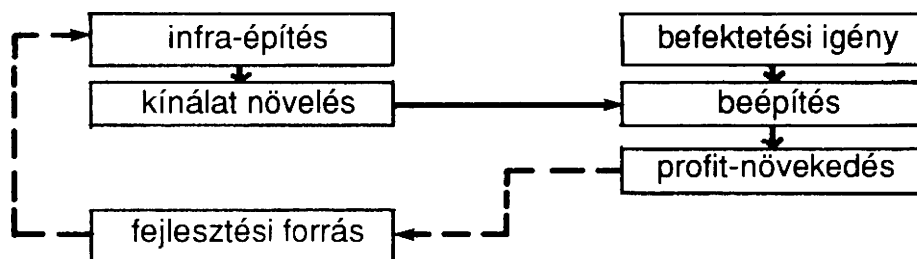
Nincs is más megoldása ennek a problémának, mint az ÁLTALÁNOS VÁROS-  
FEJLESZTÉS.

A (3) esetben a város periférikus - alacsony területértékű - térségeiről van szó. Ha azonban mutatkozik a város iránt valami általános érdeklődés, akkor ezt föl lehet használni e periféria fejlesztésére. Az alacsony telekár ugyanis vonzóerő lehet a beruházók részére - ha a terület funkcionálisan megfelelően használhatóvá van téve. Ennek két lényeges előfeltétele:

- a városszerkezetbe való jó beillesztés,
- az infrastruktúrával való megfelelő ellátás.

A vállalkozói beruházás azután kétféleképpen használható fel a város érdekében. Vagy úgy, hogy megfelelően hozzájárul az infrastruktúra kiépítés költségeihez, vagy úgy, hogy beruházásával *főlértékeli* a szomszédságában lévő területeket is.<sup>12</sup>

A fejlesztés sémája tehát az alábbi lehet:



<sup>12</sup> Kaotikus jelenlegi jogrendünkben nincs lehetőség arra, hogy ennek a hasznát az értéknövelést teremtő beruházó élvezze. Ez az oka annak, hogy mindenki többszáz hektáros összefüggő terület szerzésére törekszik - ahol a tulajdonmonopólium fogja majd beruházásának a hasznát biztosítani.

A (4) esetben érdeklődést ki nem váltó területekről van szó, amelyek beépítése nem kecsegtet különösebb haszonnal. Létezik viszont e területekkel kapcsolatban egy spekulációs ingatlanmozgás. Ennek az egyik fő oka a lábjegyzetben említett fejlesztési effektus (a birtokos a saját eljövendő hasznát tartalékolja), a másik pedig a bizakodás abban, hogy a területhiány miatt bekövetkező szorultság előbb-utóbb a várost arra kényszeríti majd, hogy ingyenes infrastruktúrával lássa el ezeket a magántulajdonban lévő területeket, és ezáltal járuljon hozzá - közpénzen - a birtokosok vagyonának a növeléséhez.

*A négy esetet együtt értékelve: az első kettőből, a centrumfejlesztésből vég-eredményben kicsúszik a városszerkezet-fejlesztés, nem nő sem a közvagyron, sem a bevétel, viszont fokozódhat a környezetterhelés. **A fővárosban jelenleg folyó, vagy előkészített akciók - a beruházási összegek tekintetében legalább 90 %-ban ebbe a típusba tartoznak.***

A folyamat elvi határértéke a város szétválása *cityre* és *slumre*.

*A harmadik eset tekinthető valóságos városfejlesztésnek, mivel a város területi lehetőségeit (potenciálját) bővíti. A főváros és a kerületek közötti vagyonmegosztás elvileg igen kedvező lehetőséget nyújt e stratégia megvalósítására. Élni kellene ezzel a lehetőséggel.*

*A negyedik eset a potenciális vagyon elkótyavetyélését jelenti, a közérdek csorbulását, a természet és az épített környezet entropizálódásához, városkörnyéki káosz kialakulásához vezethet. Mindazonáltal, ha a (3) típus szerinti városfejlesztés elmarad, minden kétséget kizáróan gyorsan kialakul majd ez a helyzet, mivel a tulajdonosoknak még az alacsony eladási ár is többet jelent majd a 0-hozadéknál - és a spekulánsok komoly területeket szereznek majd meg.*

### **6.3 A jelenlegi helyzet alapjai**

#### **6.31 VÁROSFEJLESZTÉSI ADOTTSÁGOK**

A főváros számára a mai napig a mértékadó adottságnak a Belváros és annak a közelsége számít. A történelmi városrészek vonzóereje minden metropolisra jellemző ugyan, de esetünkben erősen fokozták ezt az elmúlt évtizedek központosító tendenciái is. Ma mindenesetre ez a vonzóerő - együtt az egyéb kínálat hiányával - igen felhajtja itt az árakat. De látható, hogy a kialakult beépítés

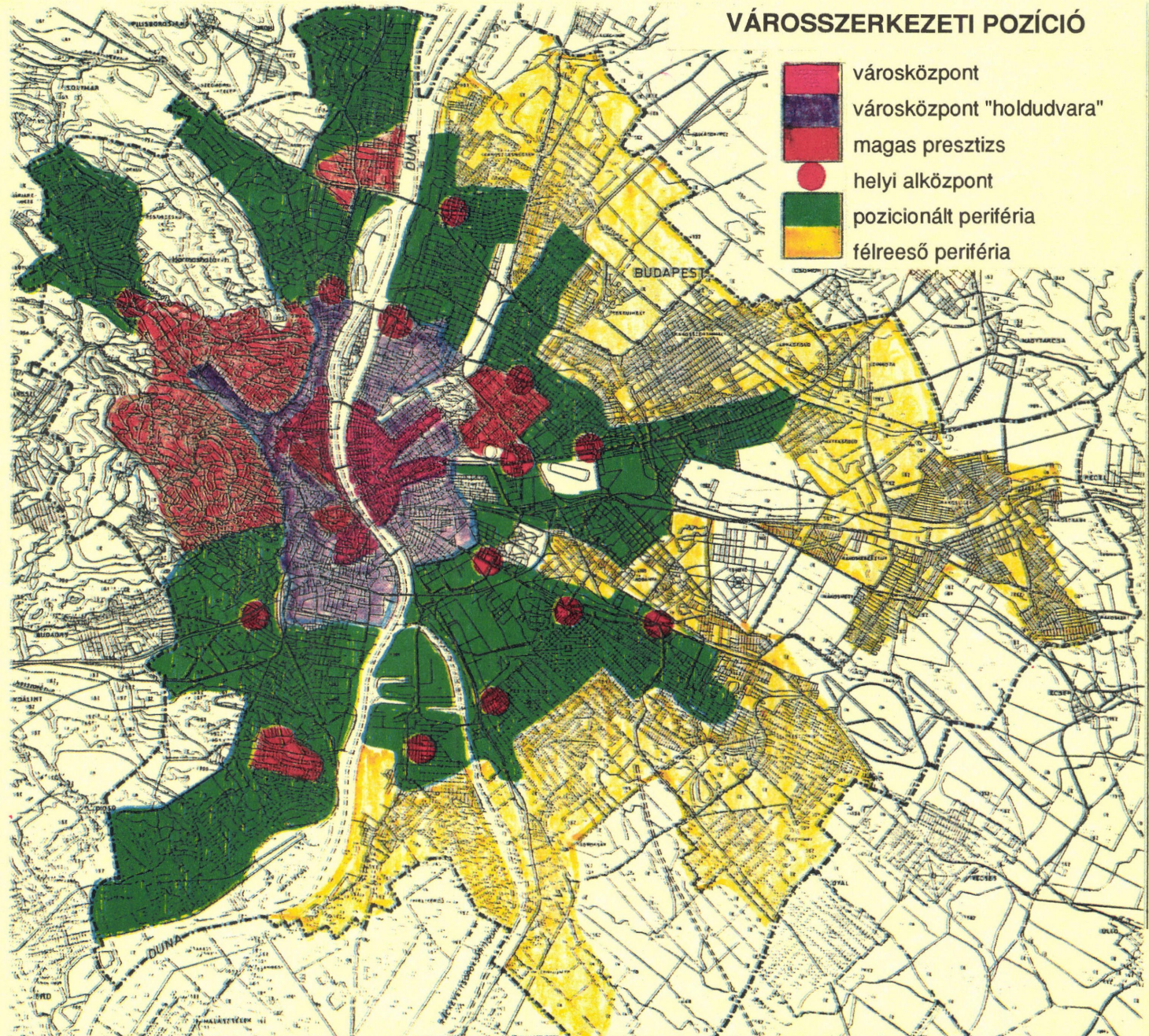
Igen erősen centralizált, egységes rendszerré szövődött struktúra, a városmag abszolút primátusával.

- E városmag a történelmi Belváros és határoló térsége, ami helyenként a Nagy-körútig terjed, és magába foglal néhány fontosabb bevezető utat, valamint a budai oldal két forgalmi góctérségét. Itt a legmagasabbak az ingatlanárak, de a beépítettség sűrű, további tartalék (foghíj) már alig van.

- A városszerkezet által kirajzoltan e körül egy csatlakozó "holdudvar" van, tulajdonképp a nagy konjunktúra idején beépült városterület. A potenciális területérték igen magas, viszont vegyes - néhol kifejezetten alacsony - a presztizsérték. Az ingatlanárak ennek megfelelően területrészenként erősen különböznek. A térség egésze rekonstrukciót igényel. A beépítési lehetőségek - lényegében elsősorban foghij-beépítésekkel - helyenként elég jelentősek.

- Magas presztizsű, jó urbanizációs értékű, többnyire zöldbe ágyazott lakóterületek - az elit exodusának a célpontjai. A szerkezeti kapcsolatok a Belvárossal elég jól kiépültek ugyan, de távolról sem kifogástalanul. Viszont a továbbfejlesztésüket elég komoly és költséges műszaki nehézségek akadályozzák. Az ingatlanárak igen magasak ebben az övezetben.

- Perifériák, a város nagyszerkezete által kitzűzött tagoltságban. A perifériák tekintélyes része félreeső, a fejlesztés szempontjából jelenleg érdektelen hely. A kialakult közlekedési csomópontok térségében van egy tucatnyi, eléggé érdeklődést keltő, bár kis terjedelmű és kisugárzású helyi gócpont.



mellett a keresletnek csak *a történelmi Belváros arculatának a megsemmisítésével* lehetne eleget tenni (felhőkarcoló-építés). Nyilvánvalóan, hogyha a kínálat nem bővül, fokozódni fog a nyomás az ilyen jellegű átépítésre.

Meg kell jegyezzük, hogy ennek a központosodottságnak a fenntartása elviselhetetlen terheket ró majd a város infrastruktúra-fejlesztésére is. A kialakult megközelítési izokronok a város különféle részeiből már igen nagy beruházási forrásfelhasználással is alig javíthatók - és ebben az esetben a **városi gépkocsiforgalom** növekedésére kell számítanunk - annak további következményeivel.

Adottság a spekulációs bérházövezet (downtown) hatalmas lakásállománya. Ennek az értékét részben csökkenti a műszaki és szociális leromlottság - vagyis megjavításuk tetemesnek ígérkező forrásigénye.

Adottság a város tekintélyes részében a viszonylag jól kiépített **közműhálózat**. Ennek különböző fogyatékoságai csak a peremterületeken vannak, illetőleg túlterhelési probléma fenyeget a belső városrészben.

Adottság maga a tetemes önkormányzati vagyon, amelyből városfejlesztési forrást lehet teremteni. Különleges figyelmet érdemelnek az iparterületek, amelyek többnyire igen jó infrastruktúra ellátásúak, kapcsolataik a Belvároshoz kedvezőek és - noha elég leromlott állapotban vannak - a rehabilitációjuk jóval kevésbé forrásigényes, mint a belső városnegyedeké. E térségek nagyrészt eléggé lazán vannak beépítve is, sok tehát a fejlesztési tartalék.

Alapvető adottság természetesen a telekérték. A jelenlegi centralizált állapot ugyan szélsőséges viszonyokat, elégtelen kínálatot és sok leértékelt területet is jelent, de kellő városfejlesztő stratégiával ezek értékét tetemesen növelni lehet.

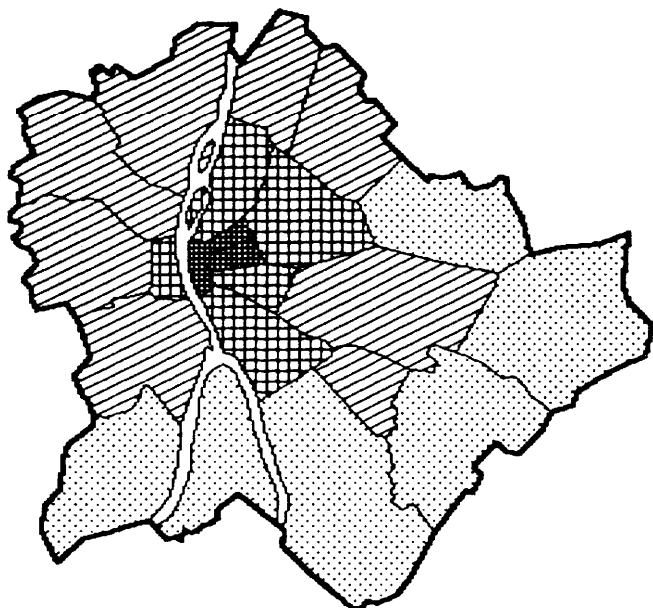
A környezet állapota - elsősorban a levegőé - csak egyes területeken (pl. a hegyvidéken) számít viszonylagos adottságnak - ugyanis fővárosunk inkább a rossz levegőminőségéről ismert. A város nagy része számára **a környezetállapot inkább feladat, mint adottság**.





A tömegközlekedés elég jó színvonala is adottságnak tekinthető. Kiemelésre méltó adottság a jó vonalvezetésű vasúthálózat.

**JELENLEVŐ NÉPESSÉG**

(fő/ha belterületre vetítve)

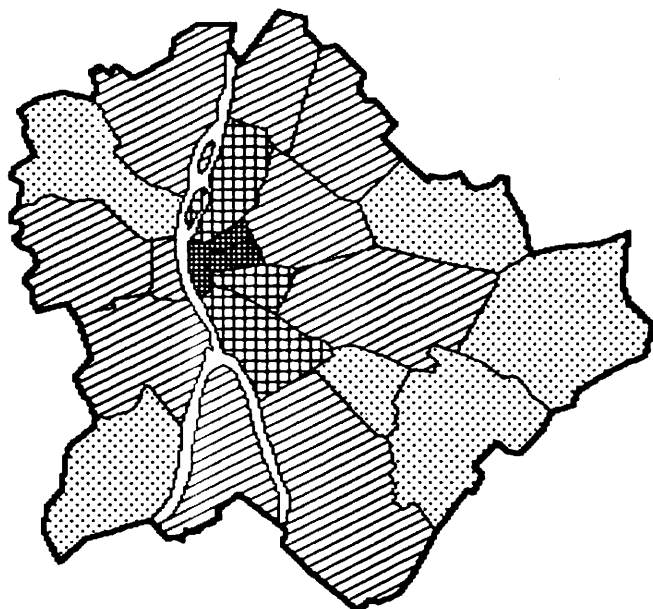
Forrás: 1990. évi Népszámlálás







	400	-	<
	100	-	400
	60	-	100
	<	-	60

**TERÜLETIGÉNYBEVÉTEL**(egy fő jelenlèvre eső burkolt útfelület m<sup>2</sup>-ben 1990.)

Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve 1991

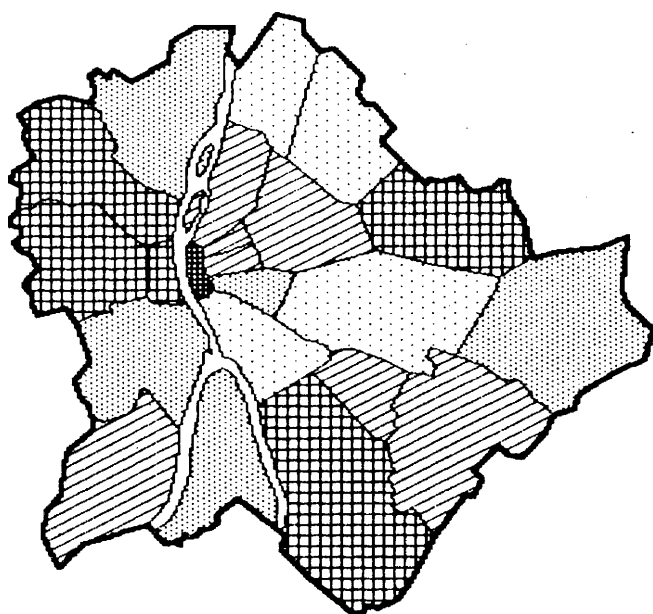







	<	-	4
	4	-	7
	7	-	10
	10	-	<

**INGATLANÁR VÁLTOZÁS**

(1990-1992 között, %-ban)

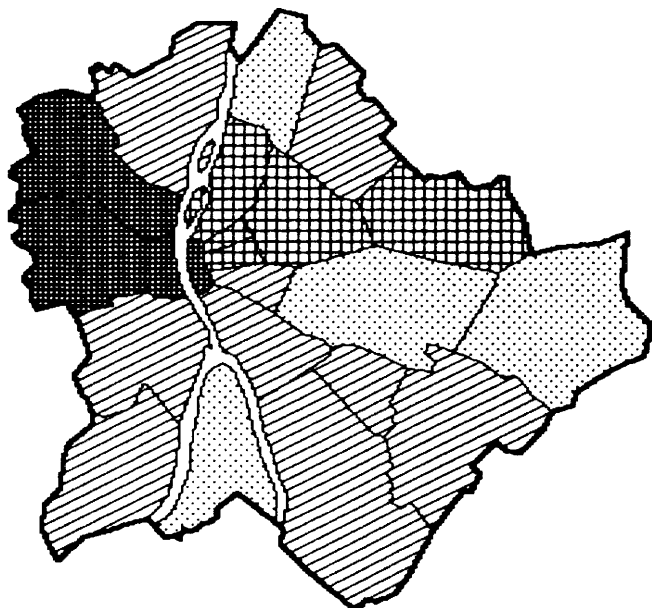
Forrás: Fővárosi Illetékhivatal







	180	-	<
	140	-	160
	130	-	140
	120	-	130
	<	-	120

**INGATLANÁRAK**(lakás m<sup>2</sup> ezer Ft-ban, 1992.)

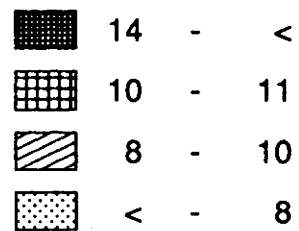
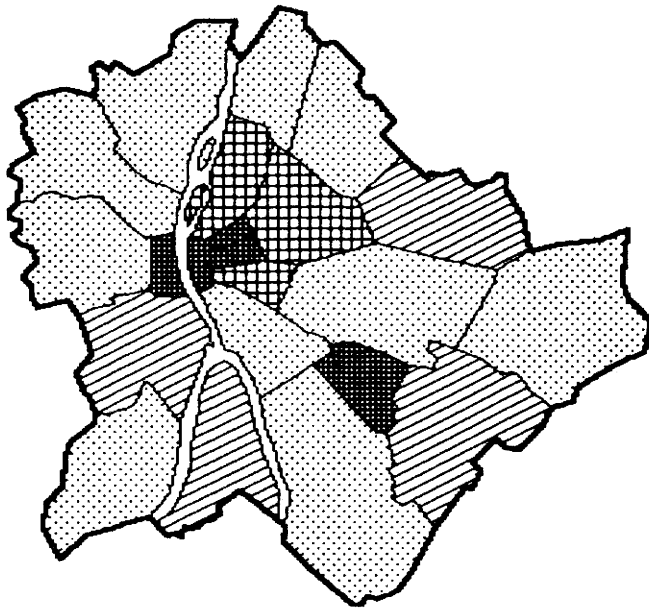
Forrás: Fővárosi Illetékhivatal



	50	-	<
	35	-	40
	30	-	35
	<	-	30

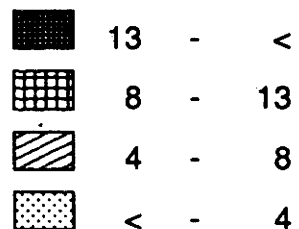
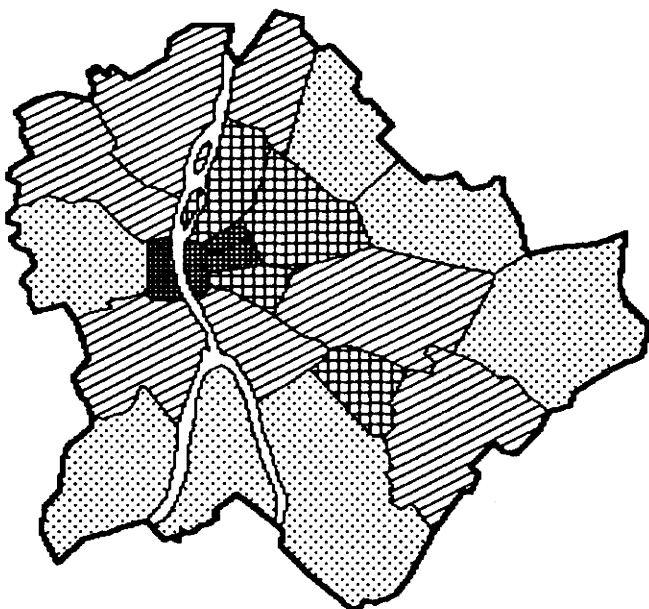
**ÚTHÁLÓZATSŰRŰSÉG**(1 km<sup>2</sup> teljes területre eső úthossz km-ben)

Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve

**BURKOLT ÚTFELÜLET**

(arány a belterület %-ában)

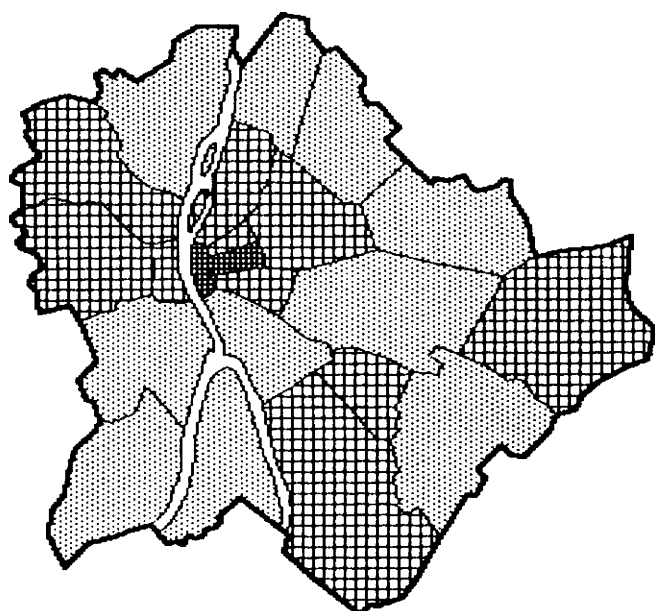
Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve







## EGYSÉGNYI LAKÓTERÜLETRE ESŐ KÖZMŰVEZETÉKHOSSZ A FŐVÁROSI ÁTLAG %-ÁBAN

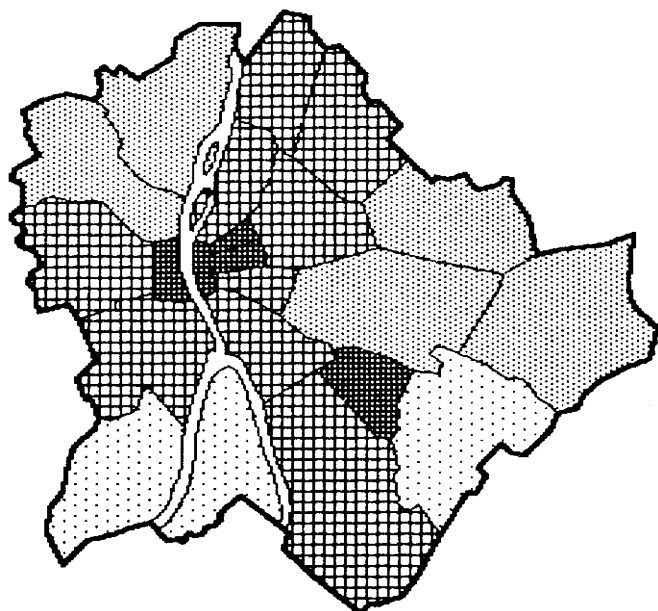
Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve

### VÍZHÁLÓZAT



	200	-	<
	100	-	200
	70	-	100
	<	-	70

### KÖZCSATORNAHÁLÓZAT



Fővárosi átlagok (km/km<sup>2</sup>)

vízhálózat 11.60

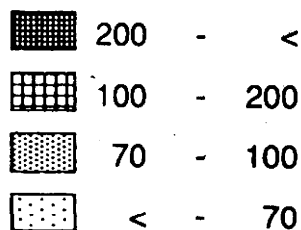
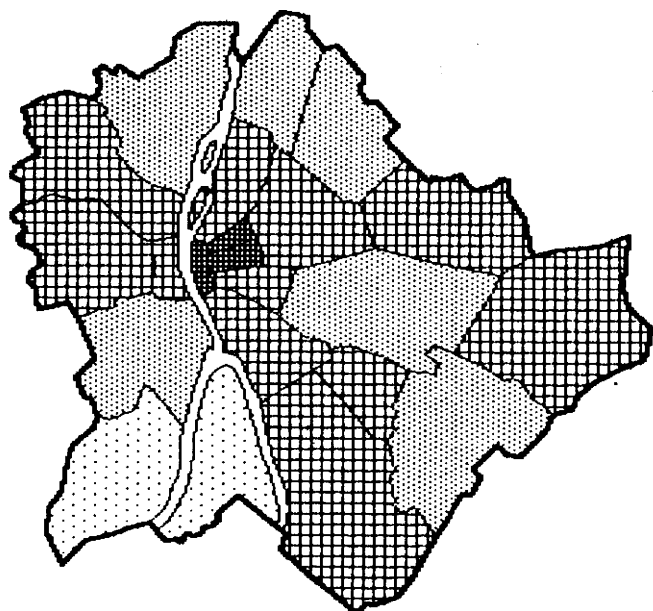
közcsatorna 9.90



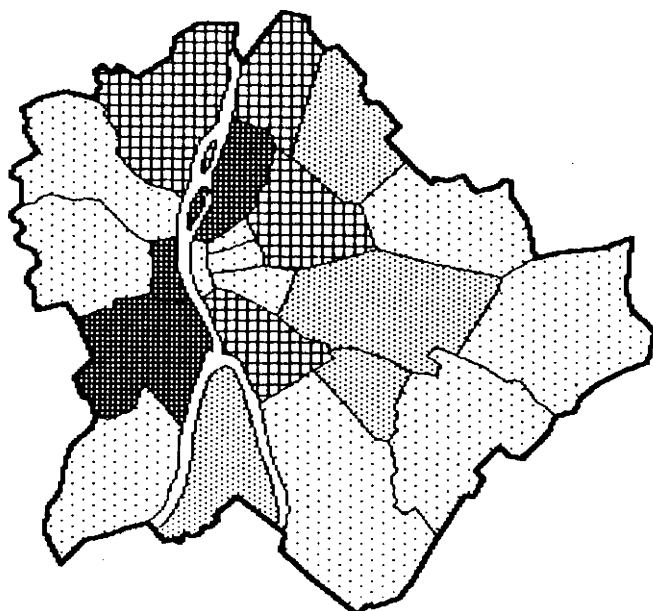
**EGYSÉGNYI LAKÓTERÜLETRE ESŐ KÖZMŰVEZETÉKHOSSZ A FŐVÁROSI ÁTLAG %-ÁBAN**

Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve

**GÁZELOSZTÓ HÁLÓZAT**



**TÁVHŐ VEZETÉK**



Fővárosi átlagok (km/km<sup>2</sup>)

gázvezeték 8.20

távhő vezeték 1.19

A túlságosan központosított úthálózat jelenleg inkább megoldandó feladat. Van azonban számos olyan eleme is, amelyek rendszerbe illesztve viszonylag kis ráfordítással segíthetik a komplex városfejlesztési célokat, tehát adottságnak tekinthetők.

Adottság a város déli szektorai számára az, hogy a kontinentális közlekedési kapcsolatok nagyrészt e térségbe érkeznek, és itt fejthetnek ki városfejlesztő konjunktúrális hatásokat.

### 6.32 A FEJLESZTÉSI STRATÉGIA ÖRÖKLÖTT SAJÁTOSÁGAI

Az elmúlt rendszerben a beruházási érdekcsoportok értelemszerűen a központi beruházások forrásainak az igénybevételét tűzték ki cél gyanánt. Voltak még ezen kívül jóval kisebb olyan egyéb beruházási érdekeltségek is, amelyek lehetőséget kaptak arra, hogy megoldják a Központ által megoldhatatlannak ítélt igényeiket - ilyen volt mindenekelőtt a családi házas lakásépítés - de összességében is elhanyagolható volt ezek volumene a másik szektoréhoz képest.

A központi forrásfelhasználó beruházási érdekcsoportok döntő gazdasági hatalomra tettek szert az elmúlt rendszerben. Beruházásaiknak városfejlesztési szempögből az a legfőbb jellemzőjük, hogy *nem* egységes városkonceptióra, hanem csak "az égető" feladatok megoldására irányulnak.

A városszerkezet különféle kialakult jellemzőit így mozdíthatatlan adottságnak veszik. A netáni megváltoztatására legfeljebb hosszú távú terveket készítenek - de a fejlesztési rendszer sajátosságai miatt ezek a tervek még rendkívül hosszú időtávon se valósulnak meg.

A budafok-albertfalvi híd például már negyven évvel ezelőtt lényeges koncepcionális elemként szerepelt a városrendezési tervben. Azért nem lett semmi sem belőle, mert a sürgős "napi" megoldandó feladatok mindig eléje sorolódtak. Ám a mindenkori "távlati" tervekben változatlanul szerepelt közben. Ma is szerepel. Meddig még? Újabb negyven év? Vagy száz?

Az, hogy **éppen a mai városszerkezet a probléma fő oka**, és ezért érdemi javulás csupán annak a megváltoztatásától várható, föl se vethető ebben a gondolkodási rendszerben - hiszen nem is tudjuk értelmezni a "beruházási elkötelezettségek" szempögből.

*A rendszer igazi megváltozása ezen a téren még nem következett be. Az ágazatonként tagolt fő beruházási érdekcsoportoknak a mai városfejlesztő elgondolásai*

a régi rendszerbeli elgondolásoknak a szerves folytatásai. A megoldási javaslatoknak két fő típusát lehet megkülönböztetni.

**A RÁFEJLESZTÉS** a 2. fejezetben ismertetett hibás módon ("ugyanabból még többet"), a meglévő városszerkezetnek a változatlanul hagyásával történő fejlesztés. Alapelve az, hogy ha valahol sorbanállás van, akkor *ott* kell bővíteni a kapacitásokat. A hosszú távú hálózatfejlesztést ezáltal a mindenkori konjunkturális igények vezérelnék.

Tervezett, illetőleg részben épül is kétszer 8-10 sávnyi új közúti kapacitás a Belváros irányába, ahol ma még nyilván nem elég nagy a közúti forgalom. "Hosszú távon" elkerülő vonalak is vannak persze tervezve (akár az említett albertfalvi híd) "ha én gazdag lennék" -szerű sóhajokkal ellátva. Ugyanilyen "a hatalmas parkolási igényre és a nagy forgalomra való tekintettel" - a Belváros meglévő köztereinek a parkológarázssá fejlesztése. A "jelentős vállalkozó érdeklődés" megcélzott egy sor közparkot és más zöldterületet is a város szívében, építik be a még meglévő néhány foghíjat, hallatlan költséggel, nyilvánvalóan soha meg nem térülő módon kezdődik Belső-Terézváros irodai negyedévé váló átépítése és így tovább.

**A RÁOLVASÁS** az előző szerves kiegészítője. "Jó lenne ha" típusú javaslatok az érzékelt problémák megoldására. A reménye ezen javaslatoknak abban van, hogy ha a probléma elviselhetetlenné fokozódik, akkor át lehet emelni az előző típusba.

Ilyen például a fővárosi szennyvíztisztítás ügye, vagy ilyen a távfűtő művek rekonstrukciója. Valószínűleg ide kerül majd a személtelhelyezés kérdése is.

Az adott probléma súlyossága kétségkívül növeli az esélyt arra, hogy a beruházás átsorolódjék az előző típusba. Ezért megjelenik az **érdekeltség a problémák növelésére.**

Ilyen típusú eljárás a kamionforgalom átvezetésének a városon belüli szándékos megoldatlansága, ami jó zsarolási alap volt egy új hídnak és kapcsolódó beruházásainak a megszerzésére.

A két javaslat-típus között az igazi különbség mégsem ebben van, hanem az érintett beruházási lobbyk befolyásában.

Amikor például az igen erős szénhidrogén-lobby lépett fel beruházásainak a növelése érdekében, akkor neki sikerült lényegesen megjavítani a főváros levegőállapotát ("gázprogram").

Természetesen a jelenlegi ágazati fejlesztési tervek realitásai is láthatóan attól függenek, hogy milyen az érintettek pozíciója az állami költségvetés elosztásáért folyó forrásszerző alkuban. Van ebben önmagát igen jól átmentett, sok száz milliárd forintnyi beruházásra "jó" érdekcsoport is, míg például a hagyományosan kis

befolyású környezetvédelmi ágazat javaslatai egytől egyig a "ráolvasás" kategóriájába tartoznak. Nyilvánvaló, hogy ezen a pozíción csak komoly - és nyilvánvalóvá vált - környezeti katasztrófa árán lesz módjuk javítani. Ez persze részben attól is van, hogy a környezetvédelem érdemi javítást csak struktúraváltással tudna elérni. Olyasmivel tehát, ami szögesen ellentétes az elmúlt negyven év fejlesztésének a logikájával és intézményesült érdekeivel.

A beruházói-vállalkozói érdekek városfejlesztési megjelenése ma még szisztematikusan nem tekinthető át. Oka ennek az is, hogy nem épült ki ezzel kapcsolatban a megfigyelő rendszer. Elmondható mégis annyi, hogy **a jelenlegi piaci tendenciák a városszerkezet adta monopolhelyzet kihasználására irányulnak.** Sikerült a városmagnak az ingatlanárait - az igen csekély kínálat miatt - az égbe hajtani. Jó kilátás van arra, hogy ez a monopolhelyzet - a koncentrált infrastruktúra-fejlesztés következtében - még sok évig fenn fog maradni. Akik tehát a "körbe" bekerülnek, komoly üzleti haszonra fognak szert tenni. Nem kedvez viszont ez a helyzet a kisebb fizetőképességű vállalkozóknak - elsősorban a hazaiaknak. De nem kedvez azoknak a nagyszabású külföldi vállalkozásoknak sem, amelyek a kelet-európai piaci lehetőségek meghódítása céljából netán Budapestet szemelnék ki. Ez a város - jelen állapotában - ugyanis nem tud megfelelő kínálatot nyújtani egy ilyen beruházó számára.

Így válhat a versengő kelet-európai fővárosok számára - a politikai és gazdasági általános feltételeken túl - a városszerkezeti alkalmasság is lényeges meghatározó feltétellé. A nagy nemzetközi intézmények e tekintetben is hamarosan differenciálni fognak majd.

Az ismeretessé vált tervek realizálását persze nehéz megítélni. Mindenesetre fölmerült az elmúlt két évben az "új Hongkong", a svájci Iseli-cég kelet-európai pénzügyi és ipari innovációs központja, a Beard-Dove angol társaság 1 milliárd dolláros Ecodome környezetvédelmi-idegenforgalmi beruházási koncepciója. Valamennyinek az útjában elsősorban városszerkezeti fogyatékoságok állnak; ezek egyébként jól látható problémát jelentenek a világkiállítás számára is.

6.33 A LAKOSSÁG NÉZETEI<sup>13</sup>*Az ország képe a fővárosról*

Mit jelent Budapest az országban élő emberek számára? Ez látszólag általános, sőt, közhelyszerű kérdés, de a rá adott válaszok közvetlen (város)politikai jelentőséggel bírnak.

A budapesti és vidéki megkérdezettek nyolc témakörben egy-egy "Budapest-párti", illetve "vidék-párti" kijelentést kaptak, azzal a feladattal, hogy osztályozzák a kijelentéseket aszerint, hogy mennyire értenek egyet velük, illetve mennyire nem. A nyolc dimenzió a következő volt:

1. a gazdasági pozíciók eltérései
2. az értelmiség szerepe
3. a vállalkozó polgárság perspektívái
4. az új erőforrások-lehetőségek elhelyezkedése
5. a társadalmi szolidaritás mértéke
6. a pszichés elidegenedtség (anómia) mértéke
7. a tradíció és a modernizáció viszonya
8. a társadalmi-gazdasági különbségek mértéke

Statisztikai elemzéssel kimutatható volt, hogy a válaszok eloszlását három rejtett dimenzió határozza meg: nevezetesen az,

- hogy a válaszoló lát-e konfliktust Budapest és a vidéki Magyarország között,
- hogy tulajdonít-e pozitív perspektívát a fővárosnak, illetve
- hogy tulajdonít-e pozitív perspektívát a vidéki Magyarországnak.

A további analízis alapján megállapítható volt, hogy a főváros és a vidék viszonyáról kialakult mélyebb, attitűd-szintű történelmi tudat-elemek és jövőkép-minőségű irányultságok gyakorlatilag egyáltalán *nem tartalmaznak főváros-ellenes elemeket*. Mindazonáltal egy viszonylag nagylétszámú, és szociális helyzeténél fogva igen kritikus helyzetben lévő, nem-kommunikáló, elszigeteltségben élő csoport (vidéki városi félig-kvalifikáltak, akik a leginkább aggódhatnak munkájuk s egyúttal perspektíváik elvesztése miatt) - kb. egymillió fő -, többé-kevésbé Budapest-ellenesnek (de nem főváros-ellenesnek) tekinthető. Ellenérzéseik alapvetően politikai-ideológiai motívumokkal, *értékjellegű szimbolikus elemekkel* magyarázhatók.

<sup>13</sup> Ebben a pontban a Főpolgármesteri Kabinetiroda által megrendelt vizsgálat felhasználásával számolunk be arról, hogy hogyan gondolkodnak néhány fontos kérdést illetően az ország lakosai a fővárosról (Budapest Imázsvizsgálat: Budapest-képek a mindennapokban). Részletesebb ismertetést közlünk a mellékletben.

### *Értékkifejező csoportok*

Azt az értékjellegű szimbolikát, amit Budapest megtestesít, közvetlen rákérdezéssel nem lehet kutatni. Ehelyett a megkérdezettek 24 olyan *közhely-jellegű kijelentést* kaptak, amelyek mögött a legáltalánosabb, országos szintű, Budapesttel kapcsolatos feltevések húzódnak meg.

A kijelentésekre adott reagálások alapján nyolc olyan rejtett dimenziót lehetett kimutatni, amelyek az általános feltevések alapelemeiként voltak azonosíthatók:

1. *idegenség, nemzetietlenség*
2. *szociális és politikai hanyatlás*
3. *szépség, harmónia, szimbolikus összefogó erő*
4. *centrális szerep Közép-Kelet-Európában*
5. *általános értéktelenség, felbomlás*
6. *morális-politikai és gazdasági parazitizmus*
7. *centrális szerep az országban*
8. *a nyugati kultúra jelenléte, híd-, kapu-szerep*

A nyolc dimenzió statisztikai csoportosításával a vizsgálat hét imázs-csoportot különített el:

1. *csoport: "kritikus nyugatos": 12 %*
2. *csoport: "idegengyűlölő": 13 %*
3. *csoport: "idealista nyugatos": 23 %*
4. *csoport: "rurális-naiv": 15 %*
5. *csoport: "kritikus hazafias": 18 %*
6. *csoport: "radikális hazafias": 10 %*
7. *csoport: tartózkodók/véleménynélküliek: 9 %*

E csoportok elemzésével megállapítható volt, hogy a főváros és a vidéki Magyarország között feltételezett fejlődési perspektíva-eltéréseken alapuló főváros-ellenes álláspont és az idegengyűlölettel jellemezhető Budapest-ellenesség nem függenek össze. Csak 2 %-nyi válaszoló bizonyult egyszerre fővárosellenesnek és idegengyűlölőnek. Az előbbi társadalmi-települési státusokkal, az utóbbi pedig politikai-ideológiai motívumokkal magyarázható.

### *Kívánatos jövőképek*

A munka a továbbiakban a lakosság fogékonyságát próbálta mérni a jövőképek, illetve a város várható fejlesztési irányainak a különböző elemei iránt. A szakértői vitákban kialakuló alternatív koncepciókat nem lehet teljes összefüggésükben kérdésként feltenni, viszont hasznos információkat lehet kapni arról, hogy a szakmai elképzelések mögöttes érték-elemei mekkora lakossági szimpátiával találkoznak.

Ebből a szempontból például a jelen tanulmányban több helyen szerepeltetett *öt városfejlesztési modellt* lehetne alapértékekre bontani és ezekre a mögöttes alapértékekre vonatkozóan kellene vizsgálatokat folytatni. Mivel a lakossági felvételnek nem volt ennyire célzott a feladata, az ott kapott eredmények értelmezéséhez egy egyszerűbb, kétpólusú modellt volt célszerű használni.

Eszerint *lényegében két fő típusra bontható fel a szakértők gondolkodásában élő öt modell*. Az *egyik* - a nem-fejlesztési, a Belvárosi foghíjakra alapozó, illetve a Belváros széthúzására koncentráló - elképzelés a városmagban felgyülemlt kritikus problémák kezelését lényegében rövid távon képzei el, a nehézségeken *belülről kiindulva* akar úrrá lenni. A *másik* - az alcentrumok fejlesztésével, vagy egyetlen ellenpólus támogatásával, de mindenképpen *a városbelső tehermentesítésével* számoló - elképzelés hosszú távon gondolkodik, középpontjában a humanizált, ún. holisztikus szemléleten alapuló várospolitikát áll, s ezt összeköti a konfliktusminimalizálási eljárásoknak a széleskörű alkalmazásával: a "tűzoltás-jellegű" fejlesztéssel szemben strukturális megoldások kialakítását preferálva.

Az alábbiakban ismertetett vizsgálat a budapesti lakosságban "a" városról kialakult vonzó általános imázs-típusokat mérte fel, hogy ezeket összevethesse a vázolt két szakértői elgondolással.

Az urbanisztikai gyakorlatban általánosan elterjedtnek tekintett tíz alapvető város-imázs elem közül a kérdezetteknek kellett kiválasztaniuk olyanokat, amelyekkel rokonszenveznek. Alább bemutatjuk a választások százalékos arányait (melyek összege azért több 100 %-nál, mert tetszőleges számú elemet lehetett választani).

#### *Funkcionális elemek:*

- *izgalmas nagyváros nagy idegenforgalommal: 28 %*
- *korszerű iparváros: 6 %*
- *egyetemi város, kulturális központ: 26 %*
- *nemzetközi vállalkozásokkal foglalkozó város, sok bankkal: 20 %*

#### *Strukturális elemek:*

- *hagyományokat őrző történelmi város: 21 %*
- *nem túl magas házakkal beépített belvárosias rész: 12 %*
- *magas házakkal beépített világváros: 3 %*

*Humánökológiai elemek:*

- *csendes, tiszta, gazdagon parkosított város: 75 %*
- *kulturált kertváros: 55 %*
- *hegyek között vagy vizek mellett épült hely: 42 %*

Ezek az eredmények mutatják azt a már ismert tényt, hogy Budapest lakossága kifejezetten preferálja a vonzó humánökológiai környezetet. A mélyebben meghúzódó összefüggések feltárásához azonban bonyolultabb statisztikai analízisre volt szükség. Az elemzés legelőször is kimutatta a humánökológiai elemek döntő fontosságát, második lépcsőben pedig elkülönített nyolc olyan imázs-együttest, amiből az elemzés már kiszűrte a környezeti viszonyok túlsúlyos hatását. Végül, a további statisztikai elemzés során kialakult végleges budapesti imázs-típusok a következők lettek:

1. *"természetorientált, aktív, posztmodern, elit-jellegű": 22 %*
2. *"mobil, modernizáló, hagyományosan nagyvárosias": 12 %*
3. *"feltörekvő, vállalkozó, a városmag felé kívülről orientálódó, urbanizációs": 17 %*
4. *"természetorientált, passzív": 23 %*
5. *"rurális, antiurbánus": 26 %*

A pont elején ismertetett két szakértői felfogás alapvetően a városbelső tömör részeinek sorsát illetően ütközik egymással. Megállapítható volt a felmérésből, hogy *egyfelől* Budapest teljes népességéből csak 12 % ("mobil, modernizáló, hagyományosan nagyvárosias") számára *nem lényegesek* a természetközelséget is magukba foglaló imázs-elemek, *másfelől* pedig éppen az ide tartozók társadalmilag és területileg nagy mértékben mobilak, nem kötődnek a városbelsőhöz. A tömör beépítésű zónák lakosai között is csak 17 %-ra megy fel az arányuk, ami a városnegyedben uralkodó többségi homogén jelleghez képest igen kicsi arány. A főváros lakossága 31 %-ának lakóhelyet nyújtó tömör zónában ez az alacsony számarány azt jelenti, hogy a tömör városbelső rehabilitációját lakosságcserével egybekötő *rövid-távú alternatíva támogatottsága igen gyenge*. A hosszú-távú másik alternatíva viszont a lakosság túlnyomóan nagy része számára nemcsak, hogy elfogadható, de kívánatos is.

A városbelső "erőszakos" rehabilitációja mellett csak a külföldiek számára kialakítandó speciális imázs, az "igazi nyugati metropolisz" szükségességének



vélelmezése áll. Ezt a vélelmet azonban a bemutatott eredmények szerint a lakossági értékválasztás nem igazolja.

#### **6.4 A megfogalmazott fejlesztési szándékok**

A hatalom (6.41 és 6.42); a gazdaság (6.43 és 6.44); illetve a társadalom (6.45) különböző szereplőinek, úgy tűnik, elég jelentősen eltérő ideálképük van a jövő Budapestjéről.

##### **6.41 AZ ÖNKORMÁNYZATI HIVATALOKBAN KIALAKÍTOTT ELKÉPZELÉSEK**

A város vezetőinek körében erőteljesen él egyfajta "city-konceptiójú" modernizációs kép; a Főpolgármesteri Hivatal mellett néhány belső kerület önkormányzata is ezt képviseli, miközben - implicit módon - ez a nagyberuházásokban érdekelt érdekcsoportoknak is nagyon megfelel. A "City-konceptió" szélsőséges változataiban akár a városközei és belvárosi slumképződés is elfogadott melléktermék, mint ami a modernizáció elkerülhetetlen árának tekinthető.

Létezik ennek egy diffúzabb változata, amit néhány belső kerület képvisel, akiknek elemi érdeke fűződne a saját kerületük felértékeléséhez (és evégett netán a kevésbé kívánatos lakóiktól is szívesen megszabadulnának).

A magas ökológiai és urbánus értékkel rendelkező kerületek önkormányzataiban megvan a hajlandóság arra, hogy eme adottságokat piacosítsák, és ráfejlesszenek.

A peremkerületek egy részében erős a szándék jelentős városnegyednyi "zöldmezős" beépítésekre. (Ez agglomerációs településekre is áll). - Minden peremkerületnek van azonkívül valami aspirációja helyi alcentrumok kifejlesztésére, amelyek fő célja nem is maga az ellátás-javítás, hanem a vállalkozói-befektetői szféra ide csalogatása.

*A tényleges beruházási akciók a város valóságos fejlődésének az irányait és jellegét döntő mértékben befolyásolják. A tényleges távlati fejlődés nem is lehet egyéb, mint a folyamatban lévő fejlesztések eredménye - amennyiben ugyanis ezektől lényegesen eltérő, nekik ellentmondó távlati célokat tűzünk ki, akkor azok úgysem valósulnak meg.*

Lényeges tehát megismernünk a folyamatban lévő elhatározásokat és következményeiket. Annál is inkább, mivel e beruházások alapvető további megoldandó feladatokat *vonzanak*, és lényegesen befolyásolják - pozitív vagy negatív módon - a város fejlődésének a távlati körülményeit és feltételeit is.

Az alábbiakban elemezzük az általános rendezési terv helyzetét. Ezen kívül munkánk során értékeltük a párhuzamosan készülő ÁRT programot, továbbá megpróbáltuk összefoglalni, hogy milyen átfogó fejlesztési programok léteztek, illetve készültek a választások óta eltelt időben. Ezek a munkarészek csak a mellékletben olvashatók.

#### 6.42. BUDAPEST ÁLTALÁNOS RENDEZÉSI TERVE: A JELENLEGI HELYZET

A nyolcvanas évek legvégén, tehát alig néhány éve készült el e terv legutóbbi változata - de a bekövetkezett döntő változások lényegében máris használhatatlanná tették. Ennek a fő okai a következők:

- létrejött a központi hatalomtól független *települési önkormányzatok* rendszere. Budapest esetében ezen belül különleges - és tervezéstechnikailag jelentős nehézségeket okozó - körülmény az, hogy a főváros és a kerületek lényegében véve mellérendelt viszonyba kerültek egymással, és a hatáskörök megállapítása is eléggé sok bizonytalanságot tartalmaz.
- a teljes központi redisztribúción alapuló állami fejlesztéspolitika megszüntével jelentősen át kell alakuljanak a *városfejlesztés forrásai* is. Az átalakulást szolgálja és segíti elő a volumenében igen jelentős önkormányzati vagyon - ami egyúttal az állami tulajdoni monopólium lebontásának is egyik fontos eszköze.
- jelentős kül- és belföldi *vállalkozói igények* vannak ingatlan és telektulajdonlásra. Ezek az igények konkrét fejlesztési célok megvalósításával függenek össze, és célszerű e célokat a városfejlesztés általános célkitűzéseivel is összhangba hozni. Ez - egyebek mellett - a megfelelő *kínálat* megteremtését is jelenti.
- új jogi környezetben *új törvényi szabályozás* érvényesül, amely lényegesen különbözik az elmúlt évtizedekben megszokottaktól. E törvényi szabályozás jelenleg részben csak átmenetinek tekinthető, és lényeges feladat a végleges szabályozásnak az optimális, korszerű formában való kialakítása is.

A jelenleg folyó általános rendezési terv-előkészítésnek tehát kardinális problémákat kell újragondolnia, sőt ezen kívül egy sor, a jelenlegi körülmények között végső soron megoldhatatlan nehézséggel kell szembenéznie. Nem tudhatja, hogy *a közigazgatási reform* milyen alárendeltséget, összefüggéseket, lehatárolásokat teremt. Nem ismerheti a majdan érvénybe lépő *új tervezési-engedélyezési rendszert*, és (ami valószínűleg a legalapvetőbb hiány) a tervekészítőnek nincsen áttekinthető képe azon fejlesztési szándékokról, koncepciókról, amelyeknek a kritikai kiértékelése, egységbe foglalása, az értékek rendszerével való összemérése és szintetizálása a város legfontosabb rendezési feladata.

A legfontosabb problematikus körülményről röviden az alábbiakat mondhatjuk.

- **Városfejlesztési koncepció pillanatnyilag nincsen.** Van azonban egy sor, folyamatban vagy előkészületben álló akció, amelyeknek a megvalósulása kétségkívül eredményezne bizonyos városfejlesztést. A legfőbb nehézség itt abban van, hogy a régebbi elgondolások az új társadalmi, közhatalmi, gazdasági viszonyok által keltett igényeknek nem nagyon felelnek meg, és éppen ezért - tehetetlenségi erejükénél fogva - csak a "ráfejlesztés", az új centralizáció, **a központ és a magas presztizsű területek további zsúfolódása irányába hatnak az események.**

Persze: a kerületek - széleskörű autonómiájukból következően - maguk is készítenek fejlesztési koncepciókat. De ezeket esetenként igen nehéznek tűnik beilleszteni a főváros egészébe, nem is szólva arról, hogy **a kerületekkel való egyeztetéseknek ma a mechanizmusai is teljességgel hiányoznak.**

Aki azt hiszi, hogy egy mégoly jól sikerült Fővárosi Általános Rendezési Terv *önmagában* megoldja majd ezt a problémát, az csalódik. A megnyugtató megoldás, amellet, hogy bizonyos közjogi kérdések tisztázása is elengedhetetlen hozzá, csakis a kérdések *gazdasági* alapra helyezésétől lesz várható.

A fejlesztési koncepciót az egyes szándékok szakmai integrálásával, a városi problémák rendszerszerű összegezésével, a város adottságainak, a lakosság igényeinek és a vállalkozói szféra fogadásának a kielégítésével lehet kidolgozni.

Kérdés, - amire alább válaszolni kívánunk - hogy végiggondolt ilyen koncepció híján mit tehet ma a *szabályozás*. Erre ugyanis *rendkívül nagy szükség van.*

- **Az önkormányzati törvények végiggondolatlansága**, aminek az alapja a "települési önkormányzat" fogalmának a félreértése volt, különösen nagy zavart okozott a fővárosi építés szabályozásában.

Itt külön nehézséget jelent a kerületek által készített úgynevezett "alaptervek" beillesztése és koordinálása. Egyáltalán, kérdés az, hogy mit értsünk "alapterv" alatt. Kérdés, hogy mi az érdemi jelentése annak az előírásnak, hogy a főváros jogosult az általános rendezési terv elkészítésére. Az ÁRT ugyanis - nem utolsósorban - a területfelhasználást szokta szabályozni - a területek viszont nagyrészt kerületi tulajdonban vannak.

Lehetnek azért előnyei is e szisztémának, mivel sokat ígérő fejlesztési mechanizmusokat lehet rájuk építeni - de egy sor kérdést jogilag tisztázni kellene, hogy a rendszer működjék. **A főváros tervezési-szabályozási szerepét egyébiránt főképpen az infrastruktúrán keresztül lehetne érvényesíteni**, amivel kapcsolatban ellátási felelősség is terheli a fővárost (no meg az övé maga az egész rendszer.)

A részletes rendezési tervezésnél azután a szabályozási problémák még inkább kumulálódnak. E tervek kerületi hatáskörbe tartoznak, holott az infrastruktúra-ellátás a főváros felelőssége. A főváros ilyen tervekbe csak négy speciális esetben szólhat bele (például ha több kerületet érintenek) - és ami a legkirivóbb: még a *saját tulajdonát* képező területek fejlesztésébe is kétséges a beleszólása.

Eléggé képtelen dolog, és megítélésünk szerint alkotmányellenes is az, hogy ezeket a részletes rendezési terveket nem kell egyeztetni a tulajdonossal (??). Itt is az "önkormányzati" elvnek az alapvető félreértésével szembesülünk, jelesül, hogy a helyi önkormányzatokat mintegy automatikusan magával az önkormányzatiság elvével azonosítják - csorbítva eképpen a más típusú önkormányzatoknak a jogait is.

Az építés engedélyezésnél azután teljessé válik a zűrzavar. Fölöttébb kétes az önkormányzati törvénynek már az a passzusa is, amely e funkciót a települések jegyzői hivatala alá rendelte. A főváros esetében azonban a végeredmény különösen groteszk, mivel - lévén, hogy itt a másodfokú hatóság a KMB Hivatal - **a Városháza egyszerűen elvileg is kimarad az építés engedélyezési folyamatból (!)**

Ha egyszer megindul majd a városfejlesztési konjunktúra és ilyen típusú szabályozással találkozik, kiszámíthatatlan kár és anarchia keletkezhet belőle.

#### 6.43 A VÁLLALKOZÓI SZFÉRA FEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEI

- Nyugati nagybefektetők az elmúlt években elsősorban a történelmi városmagot célozták meg, foghíj-beépítések és meglévő épületek átfunkcionálása formájában.
- Létezik egy jelentősnek tűnő "zöldmezős" igény, amely részben ugyan nyilvánvalóan "parazita" telekspekuláció, részben azonban motiválja a nagy, összefüggő területekben mutatkozó vészes kínálathiány is, valamint a befektetőnek az a jogos óhaja, hogy részesedni kíván a beruházása által kiváltott ingatlan-felértékelődésből.
- Jelentős a hazai vállalkozók igénye kis méretű, 1 hektár alatti ipari területekre
  - de erre az államszocializmusban kialakított nagyméretű telektömbök egyáltalán nem nyújtanak kínálatot, s ezen igény várhatóan "kifolyik" majd a fővárosból.
- Léteznék egy erős lappangó igény magas környezeti értékű lakóterületek iránt, a jelenlegiek ugyanis nagyjából beépültek már.

#### 6.44 A FOLYAMATBAN LÉVŐ VÁLLALKOZÓI AKCIÓK ELEMZÉSE.

A tényleges beruházási akciók a város tényleges fejlődésének az irányait és jellegét döntő mértékben befolyásolják. A reális távlati fejlesztés nem is lehet egyéb, mint a *folyamatban lévőknek* az eredménye - amennyiben ugyanis ezektől lényegesen eltérő, nekik ellentmondó távlati célokat tűzünk ki, akkor azok úgysem valósulnak meg.

Lényeges tehát megismernünk a folyamatban lévő elhatározásokat és következményeiket. Annál is inkább, mivel e beruházások alapvető további megoldandó feladatokat *vonzanak*, és lényegesen befolyásolják - pozitív vagy negatív módon - a város fejlődésének a távlati körülményeit és feltételeit is.

Az akciókról elemzésünk idején nem volt egységes központi nyilvántartás, így a tudomásunkra jutott akciókra kellett korlátozódunk. Ezek azért elég nagyszámúak, valószínűleg tényleg kiteszik az egyáltalán létező fejlesztések legnagyobb részét.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Időközben, 1993 elején a Fővárosi Közgyűlés elkészített egy hasonló, de teljesebb listát a "A Főváros Kétéves Fejlesztési Programja" címmel. Erre vonatkozó megjegyzéseink a mellékletben olvashatók.

Nem foglalkozunk a városfejlesztés ügyét közvetlenül nem befolyásoló, a jelenlegi állapot konzerválását célzó akciókkal (mint például a Vásárcsarnok rekonstrukciója). Nem foglalkozunk továbbá a bizonytalan tervekben szereplő, összefüggéseikben ismeretlen tervekkel sem, amiket például az 1989-es városrendezési terv tartalmaz.

Döntő súllyal vesszük figyelembe viszont a megvalósulás várható *időpontját és realitását*. Így mindenekelőtt a folyamatban lévő, vagy konkrétan elhatározott beruházásokkal foglalkozunk.

Ezek fő típusai:

- vállalkozó befektetők beruházása. Ezek a telket az illetékes kerületektől szerzik, a befektetésük tárgyai különféle profitképző közhasznú épületek.
- az Expo és a hozzá kapcsolódó - kivétel nélkül mind közlekedési - beruházások. Ezek állami források felhasználásával épülnek, azzal a kiegészítő ideológiával, hogy "régóta fogva halasztott" beruházásokról van szó. A főváros néhány kisebb kötelezettséget vállalt velük kapcsolatban - bizonytalan, hogy teljesíti-e, bizonytalan, hogy elmaradásuk esetén a közlekedési rendszer működő-képes lesz-e, s ha nem, akkor nem kötelező-e átvenni majd az állami költségvetésnek a befejezést. (Nincs Magyarországnak egyetlen városa sem, amelyik csak megközelíthetően kedvező ilyen feltételek mellett állami hiteleket és garanciákat kapna.)
- egy speciális rekonstrukciós ügy - külföldi hitelkoncessziós konstrukcióban - a Kelenföldi Hőerőmű gázturbinára való átépítése.

A középtávú, többé-kevésbé biztosan elhatározott beruházási akciók jellemzője:

- dominál a fővárosi közlekedésfejlesztés - amihez rendkívül jelentős további állami támogatást kap (kiemelkedő ebből a körből az ÁFA és infláció nélkül 200 milliárd Ft-os nagyságrendű Délbudai Metró - ez egymagában annyi lesz, mint a következő egy-másfél évtized egész beruházási alapja az ország közlekedésébe).
- jelentős szerep ígérkezhet a kerületek által kezdeményezett komplex rekonstrukciónak. Ezeknek a forrásai és más fejlesztési összefüggései azonban meglehetősen bizonytalanok - főleg mivel alig fedezhető fel összhang az infra-struktúrát birtokló főváros és a kerületek tervei között.

- az előző ponttal összhangban, középtávon teljességgel hiányzik a főváros terveiből a vagyongazdálkodás és vagyongyarapítás motivációja.

A nagyobb időtávú, és eléggé bizonytalanok tekinthető fejlesztési elképzeléseknek a fő jellemzője az, hogy a főváros csak igen bizonytalan és tisztázatlan közlekedési-közműfejlesztési és városrekonstrukciós tervekkel rendelkezik (se forrás, se időpont nem látszik mindehhez).

- várható a vállalkozói szféra részéről egy hatalmas olyan beépítési igény, amely a történelmi városközpontban és annak tágabb területén meg fogja szüntetni a meglévő zöldterületek zömét.
- a kerületek elég sok és kedvező városrész-rekonstrukciós elgondolással rendelkeznek.
- az állami költségvetési forrás gyakorlatilag nem szerepel. Ha sikerül majd katasztrofális helyzetet teremteni, vagy pedig érzékeltetni, akkor nyilván a távolabbi jövőben is sikerül majd megszerezni ezeket a forrásokat.

A megvizsgált akciókról összevont táblázatot, és vázlatos kiértékelést mellékelünk.

Az értékelés legfontosabb szempontjai, a fővárosnak a vizsgálatok során feltárt fő problémakörei alapján:

- növeli-e a beruházók számára nyújtott kínálatot. Ez a városfejlesztésnek a fő forrása ugyanis, a beruházó vállalkozók építették fel annak idején is a fővárost. De ez a kritérium tulajdonképpen a mércéje is a fejlesztő hatásnak és hatékonyságnak,
- jelent-e olyan fejlesztési gócot, ami javítja a környezetének a presztizsét, értékét, pozícióját,
- javít-e Budapest rossz környezetállapotán,
- csökkenti-e a zöldterületeket,
- növeli-e a forgalmat és a terhelést,
- központosítja-e a város szerkezetét.

A feltett kérdésekre az egyes fejlesztési tervek a mellékelt táblázatban felsoroltak szerinti választ adják.

## A FŐVÁROSBAN FOLYÓ TÉNYLEGES FEJLESZTÉSI AKCIÓK ÁTTEKINTÉSE

## Épülő, vagy indulóban lévő beruházások

	Jelleg				Beruházó/kezdeményező			Városfejlesztési						
	épület	közlekedési létesítmény	közmű létesítmény	komplex rekonstrukció	főváros	kerület	állam	vállalkozó	kínálat növelés	"fejlesztő góc"	környezetállapot-javítás	ellátás-javítás	zöldterület előépülés	nagy forgalomnövekedés-átterhelés
1. Üzletház a Hungária-Kerpesi úti sarkon	•							•				•	•	
2. Japán üzletközpont a Déli pályaudvarnál	•							•					•	•
3. Parkoló nagygarázs a Vérmező alatt		•						•			•	•	•	•
4. Szálloda az Orczy téren	•							•	•					
5. Szálloda az Árpád hídfőben	•							•						
6. Szálloda a Petőfi hídfőben	•							•				•	•	•
7. Bevásárlóközpontok Budaörs-Törökbálinton	•							•				•	•	
8. Lágymányosi Erőmű rekonstrukció			•				•	•		•	•			
9. EXPO '96 az Egyetemvárosban	•						•	•	•			•	•	•
10. Duna-parti Teher pu. beépítés				•			•	•	•	•				•
11. Tömegközlekedés az Expohoz		•			•		•				•			•
12. Parkolók az Expohoz		•			•		•					•	•	•
13. Lágymányosi híd		•					•						•	•
14. 1-es villamos építés		•			•		•	•			•			
15. M5 bevezetés		•					•							•
16. M6 bevezetés		•					•							•
17. Hamzsabégi autópálya		•			•							•	•	•
18. Egér úti bevezetés		•			•			•		•	•			
19. M0 bevezető szakasz		•					•	•		•	•			



**Középtávon megvalósításra tervezett beruházások**

	Jelleg				Beruházó/ kezde- ményező		Városfejlesztési									
	épület	közlekedési létesítmény	közmű létesítmény	komplex rekonstrukció	főváros	kerület	állam	vállalkozó	kínálat növelés	"fejlesztő góc"	környezetállapot-javítás	ellátás-javítás	zöldterület elépülés	nagy forgalomnövekedés	áttérhelés	központosító hatás
20. Sétáló utca a Váci utcában				●	●						●					●
21. Hungária-csepeli út		●			●				●		●	●				
22. Kelebiai vasút Duna hídra vezetése		●					●				●					
23. Csepeli HÉV rekonstrukció		●			●						●					
24. Délbuda-rákospalotai metró I. ütem		●					●				●			●	●	
25. Lágymányosi iparterület rekonstrukció				●	●	●			●	●	●					
26. Józsefváros rehabilitációjának terve				●		●			●	●	●	●				
27. III. ker. iparterületi rekonstrukció				●		●			●		●					
28. Mocsáros dűlő beépítés				●	●	●			●		●	●	●			
29. Hajógyári sziget beépítés				●	●	●			●		●		?			
30. Erzsébetvárosi rekonst. és Madách sétány				●	●	●			●		●			●	●	
31. MÁV vonalak elővárosi forgalmi használata		●					●		●		●					
32. Új regionális szeméttlerakó			●		●						●					
33. Parkolók a belvárosi parkok helyén		●			●						●	●	●	●	●	
34. Őrmező spekulációs beépítése	●						●		●				●	●		
35. Közraktárak beépítése	●				●				●							●
36. Rakparti utak dél felé		●			●								●	●	●	

**Nagyobb időtávú. vagy bizonytalan időpontú beruházások**

	Jelleg				Beruházó/ kezde- ményező			Várostejlesztési						
	épület	közlekedési létesítmény	közmű létesítmény	komplex rekonstrukció	főváros	kerület	állam	vállalkozó	kinálat növelés	"fejlesztő góc"	környezetállapot-javítás	ellátás-javítás	zöldterület előépítés	nagy forgalomnövekedés-átterhelés
37. M0 további szakaszai	●						●		●	●	●			
38. Galvani úti híd	●				?				●	●	●			
39. Albertfalvi híd	●				?				●	●	●			
40. Csepeli iparterület rekonstrukció				●	?				●	●				
41. Ipari innovációs park a szigetcsúcson "Iseli"				●			●		●	●				
42. Ecodom a szigetcsúcson	●						●		●	●				
43. Központi szennyvíztelep a szigetcsúcson		●			?					●	●			
44. Dekoncentrált szennyvíztelepek		●			?					●	●			
45. Kikötő bővítés a szigetcsúcson	●					●						●	●	
46. Káposztásmegyeri Metró és remiz	●				?				●	●	●			
47. Hungária körúti zöldgyűrű				●			?		●	●	●			
48. Kispesti városközpont rekonstrukció				●		●				●	●			
49. Kispesti "Bermuda-háromszög" rekonstrukció				●		●			●	●				
50. Újpesti sziget beépítés				●	?				●			●		
51. Római part újjáépítés				●		●			●			●		
52. Dagály utca Duna-part beépítés	●					●	●		●					
53. Czákó utca zöldterület beépítés	●						●					●	●	

**Nagyobb időtávú, vagy bizonytalan időpontú beruházások (folytatás)**

	Jelleg				Beruházó/ kezde- ményező		Városfejlesztési előny				hátrány			
	épület	közelekedési létesítmény	közmű létesítmény	komplex rekonstrukció	főváros	kerület	állam	vállalkozó	kínálat növelés	"fejlesztő góc"	környezetállapot-javítás	ellátás-javítás	zöldterület elépülés	nagy forgalomnöv.-átterhelés
54. Tabán parki gyógyszálló	●							●				●		●
55. Németvölgyi temető beépítés	●							●				●		●
56. Moszkva tér rekonstrukció				●	●				●	●	●		●	●
57. Szabadság híd szerkezet átépítés		●			?						●			
58. Móricz Zs.körtér rekonstrukció				●	?					●			●	●
59. Orczy térrendszer rekonstrukció				●		●		●	●	●				
60. Rákóczi út-rekonst.(villamos vagy fasor)				●		●				●	●			
61. Városárok-körút kiépítés				●		●		●	●	●				
62. Orczy kert rekonstrukció				●	?					●				
63. Új szemétegető mű			●		●						●			
64. Nemzeti Színház	●						●		●					

**Félig-meddig megvalósult beruházási tervek**

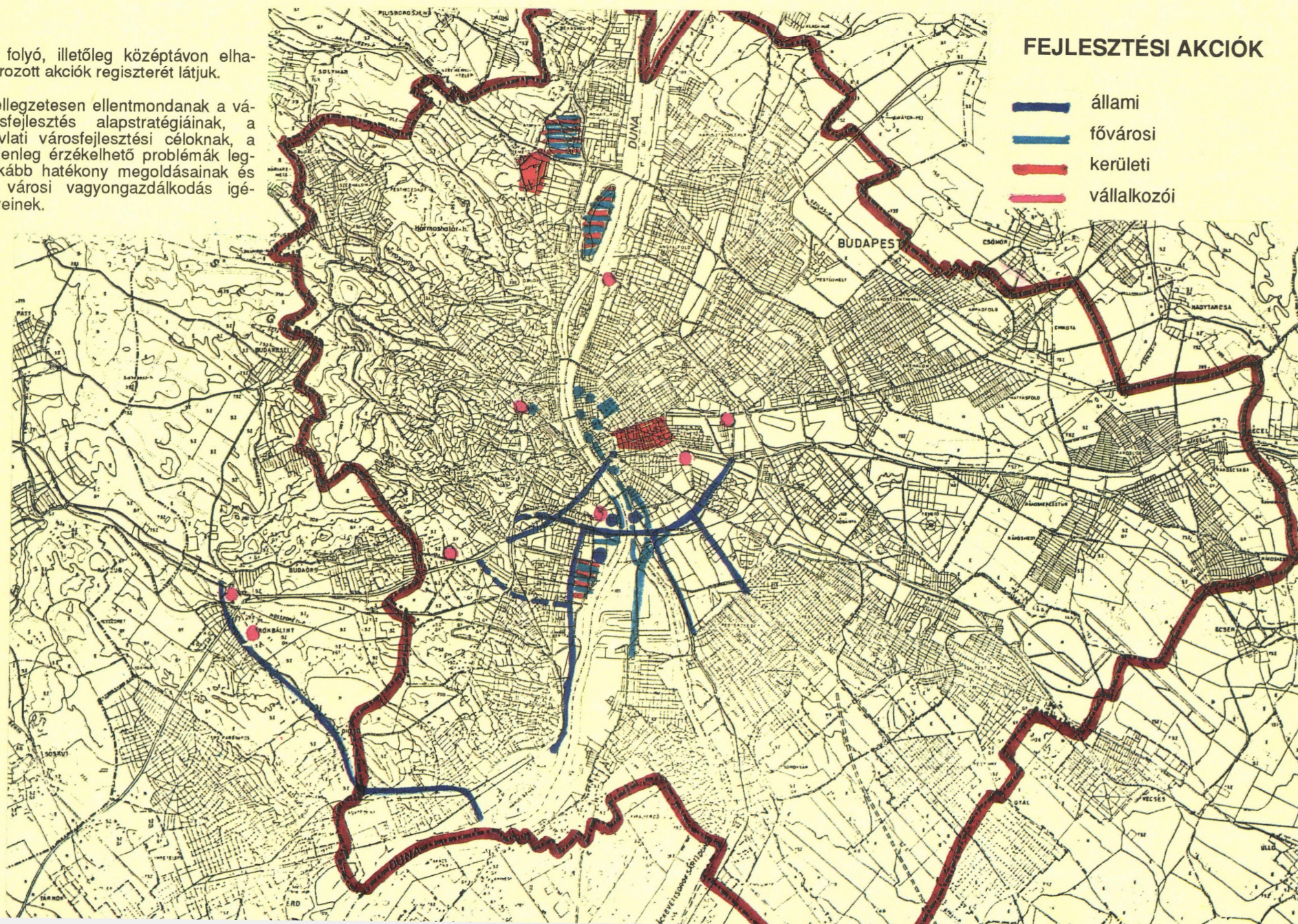
65. Opera és bevásárlóközp.a Köztársaság téren	●							●	●				●	
66. Toronyház a Népstadion mögött	●							●					●	

Az általános tanulságokról az alábbi 10 pontba szedett áttekintő értékelés készült.

1. Az előkészített és középtávú elhatározások között igen sok a hátrányos. Jóval több, mint a "bizonytalan" időtávatában.
2. Abszolút dominanciája van ezen előkészített beruházások közt a közlekedéseknek - tételszámra az összes beruházás fele, forrásigény szerint pedig (Expo nélkül) körülbelül 80 %-a.
3. E közlekedési beruházások egyébként is súlyosan problematikusak. *Nem* oldják meg a kitűzött városfejlesztési feladatok közül
  - a levegőállapot javítását,
  - a gépjárműforgalom csillapítását,
  - a belső városrészek tehermentesítését.
4. Általánosságban is, az előkészített akciók döntő hányada *nem* támogatja
  - a város problémáinak az érdemi megoldását,
  - a vázolt *elvi* városfejlesztési célokat.(Lehet, hogy a tisztábban látás kedvéért *deklarálni kéne*, hogy nem ezek a célok?)
5. A megcélzott beruházások (1-19.sz.) összes forrásigénye oly nagy, hogy elkezdésük a teljesen bizonytalan 15 éven túli távra tolhatja ki *az összes többi városfejlesztési célt*;
  - a problémaregiszterben felsoroltakat,
  - a jelen összeállításban is szereplő nagyobb időtávú elhatározásokat.
6. Óriási volumenű az államsegély, a mai Magyarországon példátlan, és ezen "pántlikázott" pénzű beruházásoknak igen hátrányos kiszámítható következményei vannak.
7. A vállalkozók "lekaszálják" a város belsejében fekvő, még használható területeket, a városközpont infrastruktúráját pedig kompenzáció nélkül túlterhelik.
8. A peremkerületek nem érdeklik a városfejlesztést.
9. Szinte teljesen hiányzik a fejlesztésből a főváros-kerület együttműködés - pedig az önkormányzati törvénycsomag értelmében ez kellene legyen a főváros fejlesztésének a fő forrása.
10. Fejlesztőeszközöket csak átgondolt és egységes stratégia szerint szabad biztosítani - enélkül elszabadul a káosz, és a város minden terve meghiúsul.

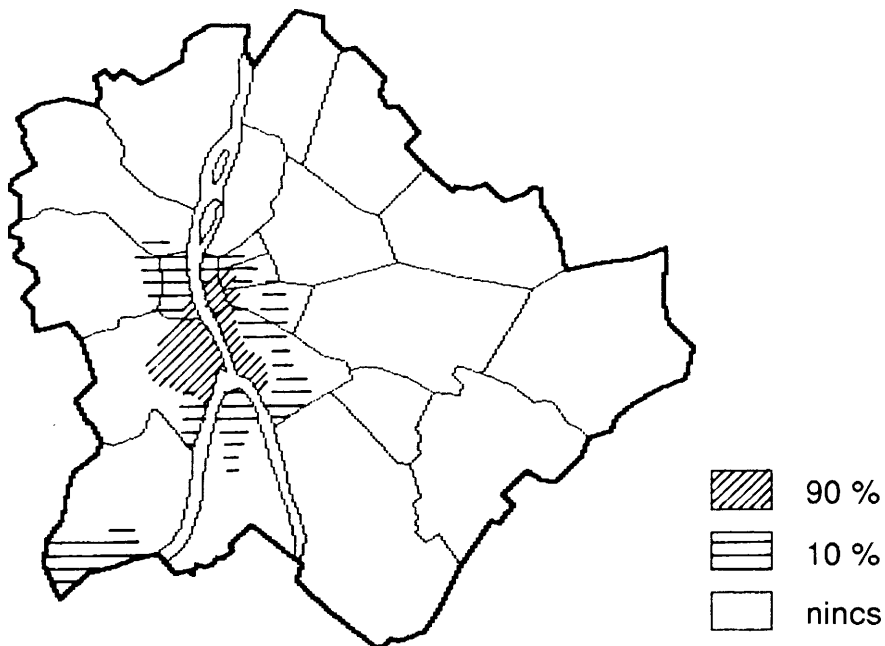
A folyó, illetőleg középtávon elhatározott akciók regiszterét látjuk.

Jellegzetesen ellentmondanak a városfejlesztés alapstratégiáinak, a távlati városfejlesztési céloknak, a jelenleg érzékelhető problémák leginkább hatékony megoldásainak és a városi vagyongazdálkodás igényeinek.



## KÖZPONTI FEJLESZTŐ FORRÁSOK ELOSZTÁSA

A kormányzati és fővárosi fejlesztési források középtávon tervezett megoszlása



A folyamatban lévő, vagy tervezett akciók a centrumra és a hozzá legszorosabban kapcsolódó térségekre összpontosulnak, a város legnagyobb részével kapcsolatban semmiféle fejlesztési szándék nem ismerhető fel.

Sem a főváros infrastruktúrájának, sem a kerületek telekvagyonának a kihasználását és üzleti szempontú értékesítését nem veszi figyelembe.

Végeredményben a Belváros beruházóinak az abszolút, és minden tényleges üzleti mérlegelést nélkülöző preferenciáját, egy hallatlan fokú új monopolhelyzet kialakulását célozza ez a forrásfelhasználás.

### 6.45 A LAKOSSÁG ELKÉPZELÉSEI

Több, mint kétharmad részben a lakosság számára a *kertváros* modell jelenti az eszményt - habár az erről alkotott elképzelések eléggé különböznek.

Tulajdonképpen a szocializmussal megszakadt folyamatok szerves folytatásának az igényét láthatjuk itt.

Az "angol városmodell" már a századelőn igen vonzó volt (lásd például a Wekerle-telepet) és a nagy történelmi katalizmák, főleg pedig a legutolsó nélkül kétségkívül ez irányban fejlődött volna településeink arculata (nemcsak Budapesté).

Egytizednyi a "Centrumpárti", és egyötödnyi az "új nagyváros-építő" vállalkozó - feltehető, hogy az utóbbiak között vannak a legdinamikusabb gondolkodású "pioneerek". E réteg *nincs* képviselve az egyébiránt rehabilitációt szemlátomást igénylő városbelsőben - az itt élők inkább félni látszanak a jelentősebb beavatkozásoktól. (És - visszatekintve a korábban mondottakra - talán nem is oktanul.)

Egészében véve a "Belváros-city"-elképzelés *nem* rendelkezik igazi vonzóerővel a lakosság körében. Valószínű azonban, hogy ennek dacára sikerülni fog *eladni* az emberek nagy részének - amennyiben érzékelik a koncepció elkerülhetetlenségét.

### 6.5 A konkrét fejlesztési szándékok típusai

A városfejlesztés különböző szereplői eltérő eszközökkel jelzik, illetve próbálják érvényesíteni fejlesztő szándékaikat: forrás biztosítással vagy ígérvénnyel, fejlesztési koncepciók készítésével, a városrendezési terv befolyásolásával. És persze tényleges építkezésekkel. A megkülönböztethető fő típusok a következők.

#### a/ Közlekedési nagyberuházás.

Kormányzati források igénybevételét ígéri. Legnagyobb e típusban a Délbudai Metró, majd a Hungária-autósztráda, a Lágymányosi híddal és egyéb autósztráda-kapcsolatokkal.

Bizonyos fokig ide sorolható - *önmagában* jóval mérsékeltebb forrásigénnyel - a világkiállítás közlekedésfejlesztése is.

Az ígért forrásbevonás a városfejlesztés összefüggéseibe *nem* illeszkedő célfeladatokra irányul. Az eredmény - a források szemszögéből - az, hogy **nemzetgazdasági léptékben csökken a szükséges feladatokra fordítható összeg.**

Városszerkezeti következmény a további centralizáció a belső városrészek környezetterhelésével és a vele járó szennyezéssel. Várható továbbá a jelenlegi *kínálathiány prolongálódása*, ami a hazai vállalkozásokat egészében, a külföldieket pedig szelektíven el fogja riasztani Budapestről.

#### *b/ Belső kerületek rehabilitációs szándékai*

Az egymástól eléggé eltérő tartalmú és indíttatású kerületi tervek célja egy-egy nagyobb területesség komplex rehabilitációja. (Belső-Terézváros, Külső-Józsefváros, Közép-Ferencváros)

Forrásaik bizonytalanok, részben talán a vállalkozói tőke mobilizálására, részben különféle - fővárosi, kormányzati - szociális programalapokra számítanak. Többnyire bizonytalan a kölcsönös érdekelttség is (a kerületeké, a fővárosé, a vállalkozóké, az itt élő lakosságé).

Valószínű, hogy ilyen cél csakis *komplex* városrekonstrukcióba ágyazva lehetséges, és félő, hogy a vállalkozói-spekulációs szféra ezt redukálni próbálja (antiszociális, környezetterhelő, infrastruktúra-fejlesztést áthárító stratégiák).

#### *c/ Frekventált városszerkezeti pontok rekonstrukciós átépítése*

(Moszkva-tér, Vérmező, gyalogos Váci utca, Etele tér, tulajdonképpen ide számítható az Expo maga is.)

Főképpen a konkrét célra mobilizálhatónak látszó külföldi vállalkozói tőkére kíván támaszkodni. Az érintett kerületek, és a főváros forszírozza, illetőleg az Expo esetében a kormányzat.

Forrást a vállalkozói szféra valószínűleg tud teremteni hozzá. Ám az eredménye a terhelés növekedése, zsúfoltság, a még meglévő szabad és zöldterületek beépítése, az infra többletterhelés áthárítása a fővárosra.

A vállalkozásokat illetően: az így teremtett kínálat csakis a *legfelső* kategóriát fogja érinteni.



*d/ Foghíjbeépítések*

A Belváros megmaradt foghíjaira, illetőleg a spekulációs bérházövezet frekventált csomópontjaira irányulnak. Kerületi-vállalkozói megegyezés alapján, általában ténylegesen megvalósuló építkezések, a forrásuk külföldi vállalkozói tőke.

Eredménye mint az előzőé, csak kisebb volumenben, a város által könnyebben megemészthető módon.

A városi környezet javítására felhasználható stratégia - jobban, mint az előző.

*e/ Az ipari-átmeneti zóna rekonstrukciója*

(Óbudai és Újpesti iparterület, Hajógyári-sziget, Angyalföld, Kőbánya, Külső-Ferencváros, Csepeli iparterület, Csepel-szigetcsúcs, Lágymányosi iparterület). A helyzet meglehetősen sokrétű és zavaros. A felsorolt területek egy része *rendelkezik* valamiféle hasznosítási elgondolással és rendezési tervvel, más részük *nem*.

Kérdés a kompetencia is: a főváros, illetve az érintett kerület *érdeklődése, vagy annak hiánya* mind a négy lehetséges kombinációban előfordul. Zavarossá teszik a helyzetet a bonyodalmas tulajdonviszonyok. Kétséggkívül hiányoznak ezekre az esetekre a bejáratott fejlesztési mechanizmusok is. Az akciók forrásbiztosítása is fölöttébb bizonytalan. A vállalkozói szférára - melynek széles szegmensei számára e térségek tulajdonképpen komoly vonzóerőt kellene gyakoroljanak - a felsorolt sok bizonytalanság eddig inkább elriasztó hatású volt. (Vegyük még hozzá az építésengedélyezési bizonytalanságot is.)

Az eredmény széles diverzifikált *kínálat* lehet.

A jó infrastruktúra-ellátottság miatt nem túlságosan forrásigényes a rehabilitáció - és egyúttal, a történelmi városközpontozó közelség a főváros organikus továbbfejlődésének az esélyét jelenti. Miután jelenleg alulhasznált területekről van szó, fejlődés elérhető itt a zsúfoltság elviselhetetlenné fokozódása nélkül is. A stratégiához tartozó városszerkezet-javítás segítheti a Belváros tehermentesítését.

*f/ Zöldmező beépítése a peremkerületekben*

E térségekben csekély a kerületi tulajdon hányada, vagyis a telkek nagy része magántulajdonú. Valószínűleg ezért találkozunk itt egymással a *belterületbe vonás*

*közös nevezőjén* - az önkormányzat és a vállalkozói szféra. Az itt szereplő hatalmas területek tényleges beépítésének a forrásai azonban fölöttébb bizonytalanok - arról nem is szólva, hogy a területek leendő infrastruktúra-ellátását illetően az érintettek leplezetlenül a fővárosra kacsingatnak.

Infrastruktúrával jelenleg teljességgel ellátatlan térségekről van szó, amelyekből a főváros számára haszon nem ígérkezik, a kerületek számára ígérkező haszon pedig fölöttébb kétes. A helyzet üzletileg is, városszerkezetileg is zavaros. Számos kétség merül föl: például ki építse az infrastruktúrát? Nem egyéb-e ez, mint telekspekuláció, a további városfejlesztési tartalékterület megszerzésére extraprofit céljából?

Megjegyzés: termőföldet külföldiek Magyarországon nem vásárolhatnak - de ez a tilalom természetesen *nem* vonatkozik építési telekre. Ezen is érdemes elgondolkodni...

Az akcióktól végeredményben zűrzavar várható inkább, mint a városfejlesztésbe vonható forrásoknak a bővülése.

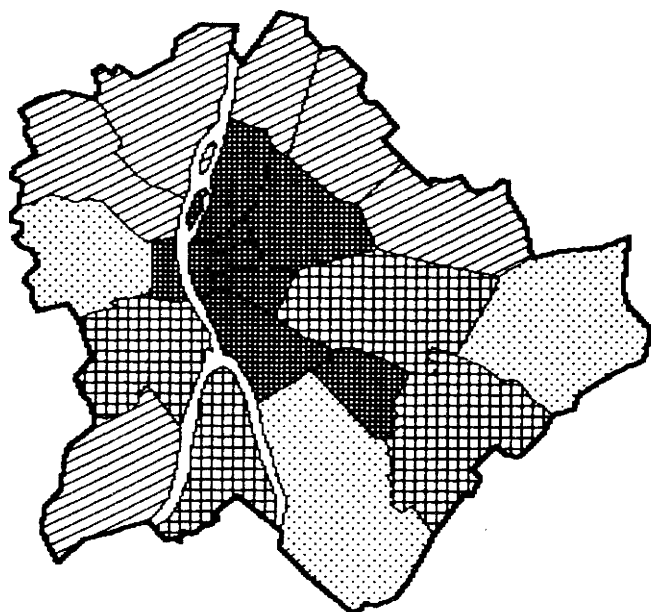
„Söprik már a pesti utcát”  
(A Borsszem Jankó karikatúrái 1872-ben)







**BELTERÜLET**

(arány a teljes területről, %)

Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve

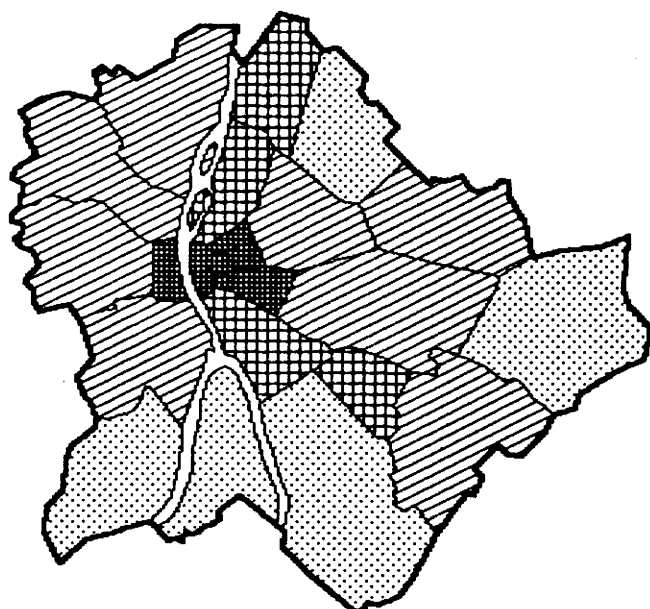






	100	-	<
	80	-	90
	60	-	80
	<	-	60

**KIÉPÍTETLEN ÚT**

(az összes út %-ában, 1990.)

Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve

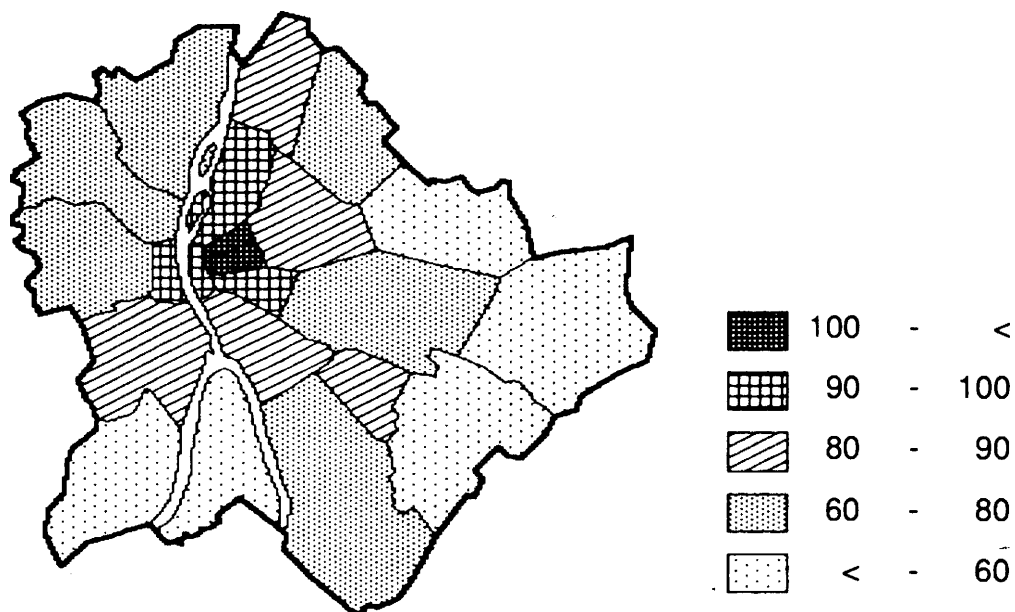


	0		
	1	-	3
	10	-	30
	30	-	<

**LAKÁSSŰRŰSÉG**

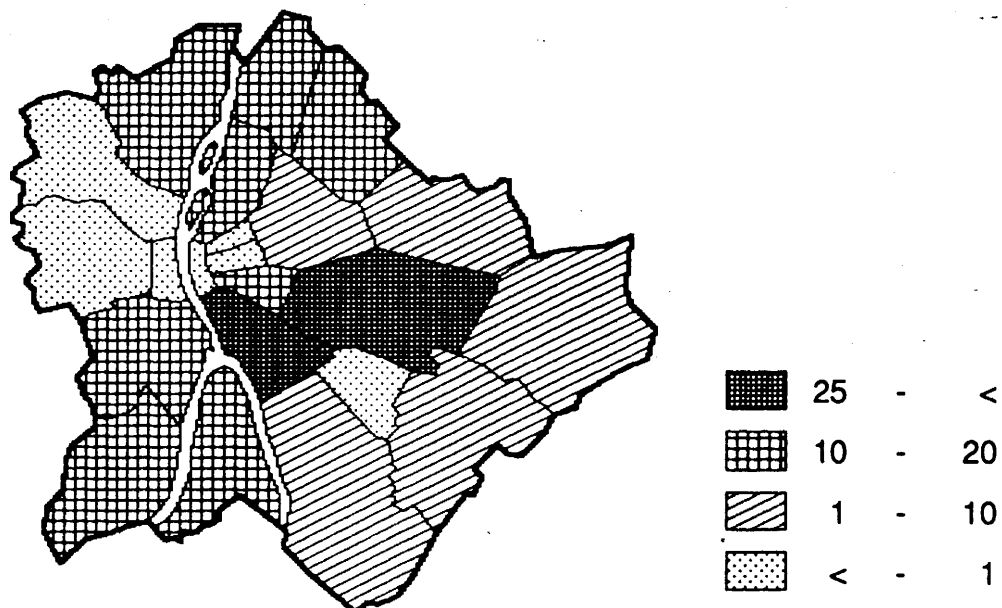
(1 ha belterületre jutó lakásszám 1990.)

Forrás: Budapest Statisztikai Évkönyve

**IPARTERÜLETI ARÁNY**

(a belterület %-ában)

Forrás: Budapest Általános Rendezési Terve 1989.



### **6.6 A városfejlesztés összefüggéseinek áttekintése**

A városfejlesztés alapkonceptiói, az ország lehetséges fejlődési pályái, a főváros megoldásra váró feladatai, illetőleg adottságai, és a jelenleg látható tényleges fejlesztési stratégiák között különféle összefüggések vannak, amelyeket - az előző fejezetek alapján - most vázlatos táblázati formában áttekintünk.

A fejezet feladata, hogy **felhívjuk a figyelmet az egyes, külön-külön esetleg kívánatosnak tekintett rész-szemponatok közötti kompatibilitási problémákra, és így lehetővé tegyük, hogy végül a különböző külső folyamatok, forgatókönyvek feltételezett bekövetkezéséhez egy-egy - esetleg több - többé-kevésbé konzisztens városfejlesztési alternatíva legyen hozzárendelhető.**

Ugyanakkor az összefüggések hipotetikus előrevetítésével azt is lehetővé kívánjuk tenni, hogy *a részletes szakfejezetek későbbi kidolgozásakor* már figyelembe lehessen venni a gazdasági-politikai forgatókönyveket. Meggyőződésünk ugyanis, hogy a városszerkezeti léptékű struktúráknak a visszahatása is jelentős, azaz ideig-óráig maguk is konzerválni képesek gazdasági és politikai folyamatokat azáltal, hogy az életfolyamatokat kényszerpályákra terelik. Hasonlóképpen világossá szeretnénk tenni, hogy a most tervezett akciók, városstruktúrák is elősegíthetik vagy megnehezíthetik bizonyos forgatókönyvek bekövetkeztét, azaz nem csak passzív követői az eseményeknek.

a/ A városszerkezetre vonatkozó alternatívák összefüggése az ország lehetséges fejlődési pályáinak a forgatókönyveivel.

VÁROS-SZERKEZET	KÜLSŐ FOLYAMATOK	sikeres felzárkózás	függő helyzet félperiféria	keleti integráció	antidemokratikus különút	zöld különút
Nem - fejlesztés						○
Belváros foghíj beépítés			●		○	
Belváros kiterjesztés			●	●	○	
Alközpontok		●				●
Antipólus		●		○		
Sorvadás					●	

- nagyobb valószínűséggel egybeeső forgatókönyvek  
○ kisebb valószínűséggel, de elképzelhetően egybeeső scenáriók

*Megjegyzés:* A valószínűségek nem a forgatókönyvek bekövetkezési esélyére vonatkoznak, hanem arra, hogy HA az adott külső folyamat forgatókönyve bekövetkezne, AKKOR ahhoz milyen városfejlesztési modell társulhat.

A különböző alternatívák közül az elmúlt időszak hazai területi fejlődési tendenciái azokat látszanak megerősíteni, amelyek az ország társadalmi, gazdasági energiáinak a fővárosba való fokozottabb koncentrálódását emelik ki. Erre utalnak a munkanélküliségi adatok, a külföldi vállalkozói tőke területi elhelyezkedésére vonatkozó adatok, a vállalkozások számára utaló információk stb. Az ipar arányának növekedése a termelést tekintve hosszú idő után ismét a budapesti koncentrálódásra utal. Lehet, hogy emögött a vidéki egységek gyors megszüntetése áll. A termelékenység gyorsabb növekedése Budapesten szintén relatív hatás is lehet, amit a kevésbé termelékeny vidéki üzemek bezárása váltott ki. Az élénkebb vállalkozói kedv és a külföldi tőke koncentrálódása azonban e tendenciák tartóssá válásának lehetőségére (veszélyére) hívják fel a figyelmet.

b/ A városfejlesztés műszaki fő feladatainak és a jelenleg észlelhető fejlesztési szándékoknak az összevetése.

Beruházási típusok	a/	b/	c/	d/	e/	f/
Városfejlesztés műszaki feladatai	Közlekedési nagyberuházás	Belső kerület-rehabilitáció	Frekvenciátalt gócpontok beépítése	Foghíj-beépítés	Ipartelep-rehabilitáció	Zöldmezős beépítés
Belső negyedek teherment.	✘	?	✘	✕	○	
Városközpont rehabilitáció	○	○		○		
Spekulációs zóna (downtown) rehabilitáció		○		○		
Ipari zóna rehabilitáció	✘		✕		○	
Nagybudapesti városszövetk.	✘		✕			✕ ?
Közúti szerkezetfejlesztés	✘		✕		○	
Tömegközlekedés korszerűsítés	✘			✕	○	✕
Parkolási rendszer	✕	✕	✕	?	○	✕
"Közműbomba" kikapcsolás	✘					
Közműhiány és adottság	közvetve negatív	✕	✕	✕	○	

Kedvező hatás	jelentős	○
	kevésbé jelentős	○
Kedvezőtlen hatás	jelentős	✘
	kevésbé jelentős	✕
Kérdéses összefüggés		?

c/ A városfejlesztés elvi lehetőségei és a jelenleg észlelhető fejlesztési szándékok közötti összefüggések

Beruházási típusok	a/	b/	c/	d/	e/	f/
Városfejlesztés műszaki feladatai	Közlekedési nagybe- ruházás	Belső kerület- rehabili- táció	Frekven- tált gócpontok beépítése	Foghíj- beépítés	Iparte- rület rehabili- táció	Zöldme- zős be- építés
1. "Nincs fejlesztés"						
2. Foghíjbeépítés fejlesztés	◐		◐	●		
3. Belváros kiterjesztése	◐	◑	◐			
4. Alkőzpontok kiépítése		◑			○	
5. Ellenpólus kiépítése					○	

A források jelenlegi biztosítottsági foka:

biztos      ●      ◐      ◑      ○      bizonytalan

Gyakorlatilag tehát ma a 2.-3. változat látszik érvényesülni.

Az 1. változat hiányzik, a 4.-5. csak tervek szintjén létezik.

A jelenlegi fejlesztő szándékok hatásaikkal - mint ez várható is volt - a város centralizációját erősítik.



d/ A fejlesztési szándékok és reménybeli forrásaik.

VÁROSI FORRÁSOK								
	Tőke- befek- tetés	Ingat- lan apport	Ingat- lan eladás	Fej- leszt. hitel	Köz- üzemi díj	Ált. ingat- lan- adó	Ingatl. jl. cél- adó és better- ment	Helyi közadó
Közlekedési nagyberuházás				◐				
Belső ker. rehabilitációja			◐					
Frekvenciált gócpont fejl.		◐	◐					
Foghíjbeépítés			●					
Iparter. rehabilitáció		○	○					
"Zöldmezős" fejlesztés			◐					
ÁLLAMI FORRÁSOK							VÁLLAL- KOZÓI FORRÁS	
	Értéknövelő (profitábilis) befektetés	Közadó (céltámogatás)	Közadó (normatív támogatás)					
Közlekedési nagyberuházás		◐						
Belső ker. rehabilitációja				◐				
Frekvenciált gócpont fejl.				●				
Foghíjbeépítés				●				
Iparter. rehabilitáció	○			○				
"Zöldmezős" fejlesztés				○				

Az ingatlanérték-növekedéssel kapcsolatos források ma láthatóan számításon kívül vannak hagyva. Így nemigen marad más, mint a konkrét adottságokra mozduló vállalkozói tőke, valamint a lehetőség az állami költségvetés megcsapolására.

## e/ A városfejlesztés műszaki feladatai és ezek lehetséges forrásai

	VÁROSI FORRÁSOK									ÁLLAMI FORRÁSOK			VÁLLAL- KOZÓI FORRÁS
	Tőke- befek- tetés	Ingat- lan ap- port	Ingat- lan el- adás	Fej- leszt. hitel	Közü- zemi díj	Ált. ingat- lan adó	Ingatlan fejlesztés		Helyi köz- adó	Értéknö- velő (pro- fitábilis) befektetés	Közadó (célta- mogatás)	Közadó (normatív támogatás)	
							cél- adó	bet- ter- ment					
Belső városnegyed teherm.				<input type="radio"/>		<input type="radio"/>			<input type="radio"/>				
Városközp. rehabilitáció	<input type="radio"/>					<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				<input type="radio"/>
Rekonstr. zóna rehab.							<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>				<input type="radio"/>
Ipari zóna rehabilitáció	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>			<input type="radio"/>
Nagybpest városszövets.	<input type="radio"/>						<input type="radio"/>		<input type="radio"/>				<input type="radio"/>
Közúti szerk. fejlesztés	<input type="radio"/>						<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>			<input type="radio"/>
Tömegközl. korszerűsítés							<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		
Parkolási rendszer fejl.		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>			<input type="radio"/>		<input type="radio"/>
"Közműbomba" kikapcs.				<input type="radio"/>	<input type="radio"/>						<input type="radio"/>		
Közműhiány és adottság					<input type="radio"/>								

szövegjelölés

Az érdemi feladatok megoldásához elég sokféle forrás látszik mozgósíthatónak. A fejlesztés döntően üzleti alapon eszközölhető; a forrásbevonás felső korlátja elvileg tehát az elérhető profittal (annak ígéretével) függ össze. Lényeges az ingatlanérték-növekmény visszaforgatása. A városi tőkebefektetés és hitelfelvétel elsősorban az infrastruktúra-rendszer továbbfejlesztésére irányul - a hasznát a piaci szektorban érzékelhetővé kell tenni. Állami szerepvállalásra, netán nemzetközi segítségre a környezetállapotot javító beruházásoknál van szükség.

Lényeges a sorból "kilógó", ám célszerűen előre kalkulálható kiadás-csoport a havária -kárelhárítás, -megelőzés. Ennek a legnagyobb belátható tétele a "közmű-bomba" kikapcsolása. (Későbbi, ide tartozó tétel lesz majd a panelház-probléma).

### **6.7 Néhány tanulság a jövőre**

#### **6.71. ÁTMENETI SZABÁLYOZÁS SZÜKSÉGESSÉGE**

Amíg a közjogi viszonyok, valamint a ténylegesen célként kitűzhető nagy városfejlesztési összefüggések tisztázódnak - amíg fel nem épült egy korszerű, a XXI. század igényeihez mért építés szabályozási rendszer, addig is igen lényeges a folyamatok *átmeneti* szabályozása.

Úgy véljük, ennek a kiindulása az kell legyen, hogy ne történjenek a későbbi lehetőségeket megszüntető, jóvátehetetlen kényszerpályákat, vagy beépítési anarchiát eredményező lépések.

A szabályozás tehát nem tűz ki több célt, mint a város bizonyos meglévő kardinális értékeinek a védelmét, illetőleg a később bekövetkező fejlődés döntő városrendezési peremfeltételeinek az óvását, leépülésük megakadályozását.

A másik alaptény a közjogi helyzet, a kerületek és a főváros egyenjogúságával - valamint a két szereplő közötti sajátos tulajdonmegosztás.

A probléma lényege az alábbi.

Noha a törvény a fővárosi ÁRT jóváhagyásával a fővárosi közgyűlést jogosította föl - magát a területeket, a telekvagyont viszont jórészt a kerületek hatáskörébe utalta. Márpedig a rendezési terv elsősorban a területhasználatot szabályozza.

Pillanatnyilag kétféle típusú probléma látszik kibontakozni. **A belső kerületek hatalmas, közműigényes, forgalomvonzó létesítményeket telepíttetnek a**

**beruházókkal**, a legcsekélyebb hajlam nélkül arra, hogy az ebből adódó többletfeladatok megoldásának a terheiben osztozzanak. **A külső kerületek pedig szeretnék a külterületeiket áruba bocsátani és felparcellázni a vállalkozói szféra számára.** Abban a jó reménységben, hogy eztán majd jó a főváros, vagy valaki, a területet közművesíti és az egyéb problémákat is megoldja.

Megítélésünk szerint a nehézséget a *tulajdon* felől közelítve kell megoldani. A fővárosé ugyanis az infrastruktúra. Ő a felelőse is annak megfelelő működtetéséért és fejlesztéséért. Ha tehát egy - nagy volumenű - beruházás által az infrastruktúra-rendszer egyensúlyát veszélyben, tartalékait leépülőben látja, akkor joggal lép föl ellene a *negatív szabályozás* (tiltás) eszközeivel a főváros.

A *pozitív szabályozás* elsősorban azt jelenti, hogy *fejleszteni* mit kíván a főváros. Itt a források realitásán túl több más szempont is mérlegelendő (a városfejlesztés általános céljai, a beruházó főváros haszna, az ellátás javítása stb.). Ez a városrendezési szabályozás, amit ilyen szerény, ám célorientált igényekkel lehetne meghatározni, hangsúlyozottan átmeneti jellegű - az új várospolitikai koncepció megalkotásáig szól, sőt, végülis a közigazgatási reform igényei is döntően befolyásolhatják.

Legitimációját és tartalmát illetően, ez nem is volna több, mint **15-20 igen jól átgondolt, és szakmailag alátámasztott, ámde egyszerűen megfogalmazható igénynek a közgyűlés által való jóváhagyása.** Ilyesmi, mint például a "felhőkarcoló építésnek" a Hungária-körúton belül elrendelt - jelenleg is hatályos - építési tilalma, vagy mint annak a deklarációja, hogy záros határideig a főváros egyáltalán nem kíván külterületet beépítés alá vonni, és ezért ilyesmit nem is fog engedélyezni.

Egy jól összeállított ilyen igényrendszerrel az elkövetkező években - amelyek kétségkívül recessziós "inségidők" lesznek - megfelelőképpen kézben lehetne tartani az építési folyamatokat. És közben nyugodtan föl lehetne készülni a XXI. század új, még soha nem volt városrendezési igényeinek, szabályzó mechanizmusainak a kidolgozásához.

## 6.72. A XXI. SZÁZAD VÁROSRENDEZÉSE

A városrendezés új szabályzó rendszerének a kialakítása jelenleg kutatás alatt álló, komoly és felelősségteljes téma.

Összefoglaló ismertetésére itt nem vállalkozhatunk. Annyi bizonyos, hogy radikális *elfordulást* jelent majd a funkcionalista városrendezés övezeti szabályozásától. Bizonyos értelemben inkább az 1937-es rendezési tervre emlékeztet majd - ámde ez nem jelenthet visszatérést, mivel a problémák időközben jóval bonyolultabbaká váltak.

A "funkció" fogalmát voltaképpen a környezetterhelés helyettesíti. Az egyes övezetekben e terhelés eltérő módon szabályozható, és az erősebben zavaró tevékenységeket ilyen módon lehet területileg lokalizálni. A dolog előnye, hogy a szabályozás így egy *egységes* környezetvédelmi előírás-sorba illeszthető.

Az új szabályozásnak a már ma is látható fő jellemzői a következők lehetnek.

a/ A makro- és a mikroszabályozás megkülönböztetése. **A fővárost meghatározó nagyszabványok, városszerkezet, alapvető ökológiai zónák, tehermentesítést vagy rehabilitációt igénylő nagy övezetek a Közgyűlés hatáskörébe tartoznak, azokat kötelező figyelembe venni a kerületek saját rendezési terveinél, illetőleg az alacsonyabb szintű rendezési terveknél is.**

b/ Az eddig megszokott "jövőállapot-terv" helyett **meg kell valósítani a folyamatos tervezést** - amire a modern számítástechnikai szimuláció technikai lehetőséget biztosít, s ami rugalmasságával gyorsan változó igények mellett is biztosíthatja a folyamatok szabályozhatóságát.

A folyamatos tervezés szisztémája - megfelelő kommunikációs rendszerrel kiegészítve - a demokratikus alapú tervezést is biztosíthatja.

c/ A területek valóságos beépítése természetesen csak valamilyen övezeti elven szabályozható. Ez az övezeti elv azonban az eddig megszokottakhoz képest jelentősen átalakul-differenciálódik:

- **szabályozó tényezőnek kell tekinteni a környezetállapotot**, ennek megfelelően rendelkezni kell a terhelés-terhelhetőség értékkategóriáival is.
- **ővni kell az emberi környezet kialakult jellegét, az egyes városegységek karakterének az értékeit.** Eme eltérő karakterek nyilvánvalóan más-más építési feltételeket jelentenek az egyes városrészekben. A beépítés jellege, az épületmagasság, sőt bizonyos esetekben talán az épület *stilusa* is ezen belül rögzíthető.

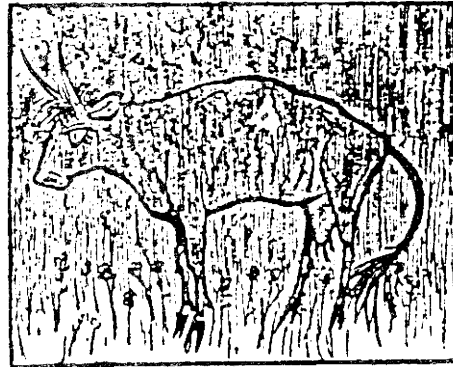
Ha a kezelésmód általános elvei és mechanizmusai kialakultak, akkor ilyen elveken építhetők föl ezek a helyi építésszabályozási rendszerek, melyek jelentősen meg fogják növelni az ott élők befolyását lakóhelyük építésére.

- KÜLÖNBÖZŐ FELFOGÁSBAN -

1898. A századforduló táján gonyképek és tréfák százai születtek a modern festészeti irányokról, az «izmus»-okról.



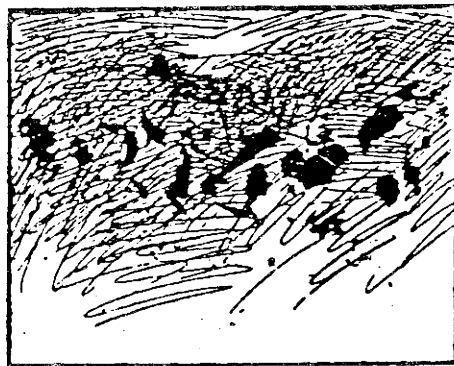
A polgári tehén, avagy:  
a műcsarnok iskolája.



A dekadens tehén. (Nagy-  
bányai iskola.)



A szimbolizmus tehene.



A XX. század tehene.

*A rend új elképzelésére van szükségünk, amelynek organikus és személyi vonásokat egyaránt kell tartalmaznia, végső soron pedig fel kell ölelnie az ember valamennyi kötelességét és funkcióját. Ha sikerül felidézniünk ezt a képet, csakis akkor találhatjuk meg a város új formáját... ...A város végső hivatása, hogy a kozmikus és történelmi léptékű folyamatokban tudatos résztvevővé tegye az embert.*

Lewis Mumford

## 7. ÖSSZEFOGLALÁS HELYETT

A bevezetőben már utaltunk arra, hogy tématerületünk fejlesztési, tervezési, igazgatási és egyéb bizonytalanságai - párosulva az átmenet gondjaival - nehézségeket okoztak nekünk magunknak, de bizonyára az olvasónak is, tanulmányunk műfaji meghatározásának tekintetében.

Ami ezt a sajátos "műfajiságot" illeti, legfeljebb csak analógiával élhetünk. Az ismertetésre került témacsoportokkal a főváros sajátos *színképéből* az általunk lényegesnek, megismerhetőnek és a jelen helyzetben feldolgozhatónak vélt "vonásokat" emeltünk ki. Tettük ezt annak tudatában, hogy számos aktuális problémát épp hogy érinthettünk, másokra csak utaltunk, egyesek meg éppen a következő időszak feladataiként szerepelhetnek majd.

A gyakorlati célok érdekében nagyon lényegesnek véljük azt, hogy az egyes jelenleg párhuzamosan dolgozó munkacsoportok - legyenek kutató, tervező avagy fejlesztő jellegűek - egymás munkájáról folyamatosan informálva legyenek. Ugyancsak kívánatosnak véljük megfelelő információáramlás megteremtését a várospolitika olyan meghatározó tényezőivel is, mint amilyenek a Főváros képviselői, közigazgatási testületei. Sőt, az elért eredményekről - de a problémákról is - úgy véljük, időről időre *tájékoztatni kell a város lakóit, lakossági szervezeteit, tényleges és potenciális befektetőit is.*

Tanulmányunkban különös figyelmet fordítottunk arra, hogy a város életében, a város irányításában a városfejlesztés különféle megközelítéseiben rámutassunk az eddig esetleg figyelemre sem méltított, kellően fel nem oldott ellentmondásokra is. Azt nem gondoltuk, hogy százegyedik nekifutással mi magunk fogjuk elérni a százszor hiába keresett megoldást: de fontosnak tartottuk, hogy elgondolkodjunk azon, vajon ott kell-e nekifutni a problémáknak, ahol az eddigi kísérletezők próbálkoztak, vagy hogy az elemzést kiterjesszük arra is, vajon a beavatkozni próbáló mennyire válik előidézőjévé maga is a kudarcoknak.

Természetesen ennek az önreflexiónak vonatkoznia kell saját munkánkra, erre a tanulmányra is. Nem volna politikus, ha mindazzal a kritikával és megoldatlan problémával töltenénk meg az összefoglalót, melyeket mi magunk is látunk, arra viszont szeretnénk utalni, hogy kifejezetten eredménynek tartjuk azt, ha éles vitát sikerül provokálnunk a főváros jövőjének lehetséges alternatíváiról, továbbá aláhúzzuk, hogy nyitottak vagyunk a velünk egyet nem értők álláspontjának az átgondolása irányában is, és készek vagyunk esetleges tévedéseink korrigálására.

Ami a további feladatokat illeti, az összeköttetés megteremtését szeretnénk folytatni afölött a szakadék fölött, melynek *egyik partját* a látható problémák, "a jéghegyek csúcsai", a napi feszültségek "a mindennapi valóság" gondjai alkotják, míg a *másik parton* a problémák rendszerezéséhez, a gondok átlátásához felhalmozott elméleti tudás és tapasztalat gyűlt össze. Ha némileg mélyebben foglalkoztunk ezúttal szemléleti kérdésekkel, ennek az volt az oka, hogy magának a munkacsoportnak is össze kellett csiszolnia gondolkodását, kellő türelemmel egyeztetve a résztvevők különböző szakmai, vagy személyes háttéréből adódó eltérő megközelítéseit.

A fővárosnak - de általában minden városnak - voltaképpeni *montázs* (vagy *kollázs*) karaktere van. Az előre eltervezett, hagyományos várostervezési elképzelésekbe vagy a már létrejött formai rendszerekbe sokszor lépnek be oda nem illő, vagy szokatlan, nehezen befogadható elemek, hogy idővel aztán megszokottá válva - kedvező esetben - még fokozzák is az adott városhoz való kapcsolódás élményszerűségét.

Jelenleg a mi tanulmányunknak is *montázs-karaktere* van. Nem minden fejezet kapcsolódik teljes szervességgel a következőhöz és néhol talán váratlanul jelenik meg egy-egy újabb szempont, vagy gondolat. Ez a montázs-szerűség azonban, bízunk benne - csakúgy, mint a város esetében - nemcsak problémákat okoz, hanem továbbgondolkodásra is serkenti úgy a tanulmány szerzőit, mint olvasót.

Összefoglalásképpen néhány olyan jelenségre kívánjuk a figyelmet felhívni, melyeket a jelen átmeneti időszakban különösen lényegesnek érzünk és amelyekkel nagyrészt már a jelenlegi fázisban is foglalkoztunk. Ezek egyebek között :

- a visszahátrálás szükségessége a közösen elfogadható alapértékekig,
- a beavatkozó által ismétlődően előidézett problémák előítéletmentes elemzésének a szükségessége,



- előbbivel összefüggésben a pozitív visszacsatolási rendszerfolyamatok óvatos kezelése,
- a vágyképekre, jámbor óhajokra alapozott tervezés helyett a tőlünk függetlenül bekövetkező eseményeknél különböző lehetséges forgatókönyvekkel való számotvetés,
- az általunk befolyásolhatónak tekintett eseményekkel kapcsolatban is alternatív tervek készítése és a várhatóan bekövetkező következmények és hatások elemzésének szükségessége,
- az eltérő értékrendszerek alapján már a célokkal kapcsolatban is az alternatívák lehetősége,
- a "piaci mámor" adta eufória veszélyei és vámszedői,
- az összefüggések - különösen a társadalmi-gazdasági, a technikai és a természettudományos szférák közti interdependenciák - fontossága,
- a társadalmi, a technikai, vagy a természeti szféra egyes, előre nem látható jelenségeire, eseményeire való felkészülés szükségessége,
- a tüneti kezelésekből származó súlyos hibaforrások,
- a tervezhetőség korlátainak elengedhetetlen szem előtt tartása.

## A TOVÁBBI MUNKÁRA VONATKOZÓ JAVASLATOK

Az alábbi vázlat az általunk szükségesnek ítélt kutatási irányokat tárgyalja, függetlenül attól, hogy ki, és milyen keretben végzi a kidolgozást. Tehát nem csak azokat írtuk fel, melyek a Millenniumhoz kapcsolhatók, hanem valamennyit, azt is, amelyik már folyamatban van.

A témákat úgy rendszereztük, hogy mindegyik egy-egy munkacsoporthoz legyen kapcsolható. Mivel az érdemi beavatkozásokat, változtatásokat csak a különféle aspektusok **együttes koncepcionális vizsgálata** alapozhatja meg, szükség van az egyes csoportok közötti rendszeres koordinációra, együttműködésre. Az anyagoknak végül közös mederbe kerülve **meg kell alapozniuk egy egységes várospolitikát**, egy logikusan felépített rendszert, mely együtt kezeli a felmerülő műszaki, gazdasági és humán kérdéseket. Mindezek miatt:

Szükség van egy koordináló szakértői testületre, mely a kutatócsoportok vezetőiből kerülhetne ki.

Szükséges az egyes kutatások eredményeit várospolitikai ajánlásokká lényegítő szintetizáló munka elkészítése, mely megalapozná Budapest új hosszú távú fejlesztési koncepcióját.

Három alapvető kutatási irány van, melyekhez további alátámasztó kutatások kapcsolódnak.

- I. Városeevolúció, városfejlesztési stratégiák (az Á.R.T. megalapozásához)
- II. Közigazgatási modellek, döntési mechanizmusok. Különböző forgatókönyveknek megfelelő közigazgatási struktúrák. (Ez a folyamatban lévő Fővárosi Reform-kutatás témája, vezetője Síklaki István.)
- III. Gazdasági feltételek. Adó és pénzügyi rendszer átalakítása.

Fenti témakörökben beavatkozást csak a másik kettővel együttesen lehet elképzelni.

### ***Az alátámasztó kutatások az alábbiak:***

1. Konfliktus-menedzselés, társadalmi limitek. Városfejlesztési stratégiák előzetes tesztelése. Esettanulmányok.
2. Ökológiai háttér. Környezeti limitek.

3. Hálózatok együttes rendszer-szemléletű elemzése.
4. Jövőkutatás: lehetőségek és veszélyek. Globális alapfeltételek; nagyrégió (Közép-Európa). Budapest szerepe az országban. Nagy távlatú és hosszú távú tendenciák. Scenáriók generálása, modellezése.
5. Szabályozási "étlap". Jogi aspektus. (Ez a folyamatban lévő Szabályozási Metodika-kutatás témája, vezetője dr. Meggyesi Tamás.)
6. Pattern language ajánlások Budapestre. (Ez a Cságoly Ferenc által készített Karaktertérkép, értékkataszter munkarészek továbbfejlesztésével készülne.)
7. A humán szféra szerves bekapcsolása a várospolitikába. Különböző célok támogatása az egységes várospolitika eszközzel.

Humán + parazita témák.

***Direkt kapcsolódások:***

- I. Stratégiákhoz: 1, 2, 3, 4, 5, 6.
- II. Igazgatáshoz: 1, 4, 7.
- III. Gazdasághoz: 3, 4, 6.

Ezen kívül természetesen számos kapcsolódás létezik, de már a felsorolásban is vannak átfedések. A tanulmányok egyes témáiról "*keresztbe-dolgozás*" is szükség lesz, tehát az egész kutatási folyamat közös mederben tartandó. Ez a megbízó aktív irányítását, és intenzív közreműködését tételezi fel.

Ha a munka idejében elkezdődne, kb. egy év múlva el lehetne jutni a döntéshozók által értékelhető forgatókönyvekig és ajánlásokig. Azt követően a továbblépés iránya kettős:

**Első:** egységes nagyléptékű várospolitika részletes kimunkálása és elfogadása.

**Második:** az ennek megfelelő törvénymódosítások elfogadtatása az új országgyűléssel.

Mindezeket követően van helye a különböző ágazati koncepciók kidolgozásának.



## TARTALOMJEGYZÉK

<b>1. BEVEZETŐ</b>	5
1.1 Szemléletl keretek	5
1.2 Második millennium: Hogyan tovább?	7
1.3 Önreflexió. Hogyan tovább?	8
<b>2. RENDEZŐ ELVEK</b>	11
2.1 Spontán tendenciák a város fejlődésében: "ugyanabból még többet"	11
2.11 Térbeli különbségek	12
2.12 Időbeli hatások	13
2.13 A gazdasági-politikai mechanizmusok, illetve a piac hatásai	14
2.2 Változatok a problémák kezelésére	15
2.21 Hibás gondolkodási sémák	15
2.22 A probléma és megoldása	16
2.23 Nézetek, érdekek, értékrendek	18
2.3 Bizonyosság, valószínűség, kockázat	19
2.31 Biztosak csak abban lehetünk, hogy a jövő bizonytalan	19
2.32 Számítás a kiszámíthatatlanra: változatokban gondolkodás	21
2.4 Konfliktusmezők és konfliktuskezelés a fővárosban	22
2.41 A szervezeti szintek és együttműködésük kérdése	22
2.42 Modellezhető és nem modellezhető folyamatok	24
2.43 Konfliktusmenedzselés a budapesti várospolitikában	27
<b>3. KŐBŐL, PÉNZBŐL ÉS TERVEKBŐL</b>	31
3.1 Nagyváros születik	32
3.11 Eklektika	33
3.12 Hogyan - és mennyiért?	35
3.13 Profitszerzés	37
3.14 Ki fizeti a révést?	39
3.15 Lakbérzsora	40
3.2 A városépítés szabályozásáról	41
3.21 A grümdolás kora	41
3.22 Az 1940-es városrendezési terv	42
3.23 A funkcionalizmus	45

<b>4. BUDAPEST HELYZETE ÉS A HELYZET MEGHATÁROZÓI</b>	<b>47</b>
<b>4.1 Budapest Európában (Közép-Európában)</b>	<b>47.</b>
4.11 Kelet (?) Közép-Európa	48
4.12 Jövőmodellek a térségre	49
4.13 Európai nagyvároshálózat	51
4.14 Alternatív régióközpont modellek Budapestre	52
<b>4.2 Budapest az országban</b>	<b>53</b>
4.21 A kapitalizmus kibontakozása	53
4.22 Az államszocialista korszak kibontakozása	54
4.23 Államszocialista fejlesztéspolitika	55
4.24 A fejlesztés "eredményei"	55
4.25 A rendszerváltás ideje	56
<b>4.3 Budapest és környéke</b>	<b>57</b>
4.31 A városkörnyék agglomerálódási folyamata	57
4.32 Három markáns gyűrű	57
4.33 A beépített területek összenövése	58
4.34 A főváros és környéke közti legfontosabb kapcsolat: a műszaki rendszerek	59
4.35 Fejlődési forгатókönyvek	60
<b>4.4 Városszerkezet</b>	<b>61</b>
4.41 Városi év(tized)gyűrűk	61
4.42 A kulcsproblémák eredete	63
4.43 Társadalmi-területi övezetek	64
<b>4.5 Műszaki Infrastruktúra és városszerkezet</b>	<b>69</b>
4.51 Közlekedés	69
4.52 A közművek	80
<b>5. ADOTTSÁGOK, TENDENCIÁK ÉS LEHETŐSÉGEK</b>	<b>85</b>
<b>5.1 A közép-európai régió és Budapest lehetőségei</b>	<b>85</b>
<b>5.2 A város fejlődésének és a városszerkezet alakításának modelljei</b>	<b>88</b>
5.21 "A főváros így is túl nagy, egyáltalán nem kell fejleszteni, minden fejlesztés csak további aránytalanságot okoz"	88
5.22 "A Belvárost kell rendbehozni, erre van vállalkozó is: be kell építeni a foghíjakat, hogy kultúrált legyen a környezet"	89
5.23 "A Belváros túl kicsi, ezért meg kell növelni, át kell terjedjen a szomszédos területekre"	90
5.24 "Több alközpont, kerületközpont fejlesztésével tehermentesíteni lehet a Belvárost"	91
5.25 "Egy új városközpontot kell kialakítani, csak ez képes átvállalni valóban fővárosi, vagy európai centrum jellegű nagyvárosi funkciókat"	92

5.26 <i>"A városkapukat kell fejleszteni, bevásárlócentrumok, ipari parkok és raktárbázisok számára kell előkészíteni a területet</i>	93
<b>5.3 Budapest közigazgatásának jövőképe</b>	93
5.31 <i>Budapest közigazgatásának változása és jelenlegi helyzete</i>	93
5.32 <i>A városfejlődés, a közigazgatás és a társadalom</i>	95
5.33 <i>A budapesti közigazgatás jövőképeinek elméleti alternatívái</i>	95
5.34 <i>A budapesti közigazgatás jövőképeinek szakmai alternatívái</i>	97
<b>6. BUDAPEST VÁROSFEJLESZTÉSE</b>	99
<b>6.1 A városfejlesztés műszaki feladatai</b>	99
6.11 <i>Városrehabilitáció</i>	99
6.12 <i>Közlekedés</i>	104
6.13 <i>Közmű</i>	111
<b>6.2 A városfejlesztés forrásai</b>	118
6.21 <i>A vagyonmegosztás</i>	118
6.22 <i>A források típusai</i>	120
6.23 <i>A telekpolitika</i>	122
6.24 <i>A fejlesztés hatáslánca</i>	123
6.25 <i>Területérték szerepe a városfejlesztésben</i>	126
<b>6.3 A jelenlegi helyzet alapjai</b>	128
6.31 <i>Városfejlesztési adottságok</i>	128
6.32 <i>A fejlesztési stratégia öröklött sajátosságai</i>	136
6.33 <i>A lakosság nézetei</i>	139
<b>6.4 A megfogalmazott fejlesztési szándékok</b>	143
6.41 <i>Az önkormányzati hivatalokban kialakított elképzelések</i>	143
6.42 <i>Budapest Általános Rendezési Terve:             A jelenlegi Helyzet</i>	144
6.43 <i>A vállalkozói szféra fejlesztési elképzelései</i>	147
6.44 <i>A folyamatban lévő vállalkozói akciók elemzése.</i>	147
6.45 <i>A lakosság elképzelései</i>	157
<b>6.5 A konkrét fejlesztési szándékok típusai</b>	157
<b>6.6 A városfejlesztés összefüggéseinek áttekintése</b>	163
<b>6.7 Néhány tanulság a jövőre</b>	169
6.71 <i>Átmeneti szabályozás szükségessége</i>	169
6.72 <i>A XXI század városrendezése</i>	170
<b>7. ÖSSZEFOGLALÁS HELYETT</b>	173
<b>A TOVÁBBI MUNKÁRA VONATKOZÓ JAVASLATOK</b>	176





---

**A MELLÉKLET TARTALOMJEGYZÉKE**

1. Az 1937. évi VI. T.-C. alapján készítendő városfejlesztési terv (1940.) "BUDAPEST VÁROSFEJLESZTÉSI PROGRAMMJA"	5
2. Fleischer Tamás: NÉHÁNY GONDOLAT BUDAPEST KÖZLEKEDÉSÉRŐL	37
MEGJEGYZÉSEK A FŐVÁROS KÜLÖNBÖZŐ FEJLESZTÉSI PROGRAMJAI KAPCSÁN	71
3. Hajnal Albert: A FŐVÁROS HUMÁN SZFÉRÁJA	79
ÉLŐSKÖDŐK A FŐVÁROSBAN	90
4. Dr. Kiss István: A KÖZIGAZGATÁS KORSZERŰSÍTÉSÉNEK SZEMLÉLETI ALAPJAI	95
A KÖZIGAZGATÁSI SZEMPONTRENDSZER ÖSSZEFOGLALÁSA	118
5. Kolundzsija Gábor: A KÁLYHÁTÓL KEZDVE	125
6. Korompai Attila: BUDAPEST FEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA ÉS AZ ÚJ JÖVŐKÉP	131
7. Dr. Kovács Géza: ADALÉKOK A MÁSODIK MILLENNIUM (BUDAPEST ÚJ JÖVŐKÉPEI) CÍMŰ MUNKAKÖZI TANULMÁNYHOZ	161
8. Miklóssy Endre: A VÁROSFEJLESZTÉS RÉGI - ÚJ ÚTJAI	193
A VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA ALAPJAI	199
9. Várnai Gábor: RENDSZERSZEMLÉLET: DIAGNÓZIS ÉS TERÁPIA	203
BUDAPEST-KÉPEK A KÖZGONDOLKODÁSBAN	210
10. Vidor Ferenc: URBANISZTIKA ÉS MEDICINA: EGY ÚJ ANALÓGIA NYOMÁBAN	219
11. AJÁNLÁSOK ÉS ÉSZREVÉTELEK A MÁSODIK MILLENNIUM (BUDAPEST ÚJ JÖVŐKÉPEI) CÍMŰ MUNKAKÖZI TANULMÁNYHOZ	229



