

Szemináriumi dolgozat Humánökológia tárgyból (BME)

A BUDAPESTI ROZSDAÖVEZET HELYZETE

Készítette: HAKSZER RICHÁRD

**Terület- és településfejlesztő geográfus
2. évf. doktorandusz hallgató
ELTE-TTK
Regionális Földrajzi Tanszék**

BUDAPEST, 2003. JANUÁR

A BUDAPESTI ROZSDAÖVEZET HELYZETE

Dolgozatom a Gazdasági átalakulás Budapest Barnaövezetében c. kutatómunka részét képezi (MTA RKK KÉTI Budapesti Osztály)

Bevezetés

Szerte a fejlett világban, a poszt-indusztrializáció kiterjedt barnamezős térségeket hagyott hátra a nagyvárosokban. Az elmúlt évtizedekben nyilvánvalóvá vált, hogy e térségek egy része képes csak spontán megújulásra, külső beavatkozásra van szükség elsősorban a rozsdáövezet e nagy kiterjedésű térségek rehabilitációjához. Ezeket az erőfeszítéseket mindenütt meg kell tenni annak érdekében, hogy a városok, városrégiók kiélezett versenyében a város ne kerüljön hátrányba, képes legyen vonzó életkörülményeket nyújtani a város egész területén; legyen továbbra is attraktív a gazdaságába beruházni szándékozók számára. A város fenntartható fejlődése érdekében van tehát szükség a beavatkozásra, mert e nélkül folytatódna rozsdáövezetének leértékelődése, épített környezetének leromlása, slumosodása, esetleg kiürülése. A rozsdáövezet nemcsak gond és teher, hanem lehetőség is. A rehabilitációval új területek nyerhetők a város számára, új funkcióknak ad teret ez a térség, hozzájárul az egész város egészségesebb és hatékonyabb működéséhez.

Az övezet lehatárolása

A barnamezős terület sajátos elhelyezkedése révén Budapesten kiterjedt alulhasznosított területsáv ékelődik a városszövetbe, miközben kedvező városszerkezeti pozíciója intenzívebb hasznosításra is alkalmassá tehetné. Joggal mondhatjuk, hogy a rozsdáövezet rehabilitációja Budapest fejlődésének egyik kulcsfontosságú feladata.

A budapesti rozsdáövezet vagy barnaövezet – elsősorban topográfiai elhelyezkedése alapján – *három nagy szektorra* különül el (1. térkép)

1. *Északi szektor (1-5. téregység)*
2. *Keleti szektor (6-10. téregység)*
3. *Déli szektor (11-17. téregység)*

1. **Az északi szektor** a III., IV., XIII., XV., XVI. kerület "barna-területeit" öleli fel. A Duna víziútja, s az 1846-ban megnyitott Pest-Vác vasútvonal a főváros egyik legkorábbi ipari városrészét hívta életre e területen, ill. hozzájárult Budapest legelőször kialakult ipari elővárosának, Újpestnek a létrejöttéhez. Az óbudai hajógyárat, az itteni textilmanufaktúrákat ill. üzemeket Budapest reformkori ipari fejlődése hívta életre. A fővárosból kivezető közlekedési tengelyekre felfűzve hosszan nyúlnak el az ipari területek a mai közigazgatási határok felé. A Nyugati pályaudvartól Káposztásmegyeryig húzódó tengely gerince a váci ill. esztergomi vasútvonal, területének jelentékeny részét a vasút és intézményei foglalják el. A másik tengely a Váci útra s a Duna vízi útjára szerveződött, Angyalföld és Újpest ipari területeit egyesíti egybefüggő területté. Forgalmi helyzete jó, ez megindította a terület modernizálódását, funkció-váltását (elsősorban a kereskedelmi funkciók terjedtek). A szektor budai szárnya Óbuda tradicionális ipari negyedeit foglalja magában.

Az 1. szektor részterületei (lásd a 2. térképet):

- (1) *Kunigunda utcai iparterület*; határai: esztergomi vasútvonal – Pomázi út – Bécsi út – Zay út – Huszti út. Viszonylag "új" iparterület, jelentősebb vállalatai változatlanul működnek. A Bécsi út mentén lakótömbök ékelődnek az iparterületbe; a főút mentén megindult a funkcionális átstrukturálódás. A Bécs úttól nyugatra néhány telektömböt extenzíven hasznosítottak ipari-raktározási célra, hozzájuk hasznosítatlan területek csatlakoznak.
 - (2) *Az óbudai ipari terület* az esztergomi vasútvonal – Szentendrei út – Bogdáni út – Folyamőr út és a Duna között helyezkedik el, áttekintve a Hajógyári-sziget (Óbudai-sziget) déli csücskére is. Óbuda illetve a főváros egyik legrégebbi ipari területe az óbudai hajógyárral, a Gázművek telepével. A terület nagyobb üzemeiben a termeléssel felhagytak, a terület "állapota" vegyes, részben funkciót váltott illetve megújult, részben ideiglenesen hasznosul – mint pl. a hajógyár épületei –, ill. kihasználatlan.
 - (3) *A Váci úti ipari tengely* szintén a főváros (illetve külvárosa, Újpest) tradicionális ipari negyede. A 19. század végéig az Újlipótváros területe is raktározási-ipari funkciót látott el, az ipari tevékenység fokozatosan szorult ki a belső területekről. Ma a "barna-zóna" a Turbina utcától kezdődik s a Váci út mentén eléri a főváros jelenlegi közigazgatási határát. Az iparterület többsége a Váci út és a Duna közé esik, de helyenként a főút keleti oldalára is áttekintve (Egyesült Izzó, Cérnagyár, stb.). Az iparterület vállalatainak, üzemeinek többsége "eredeti" tevékenységét ugyan beszüntette, ám a funkcióváltás előrehaladt, főleg kereskedelmi-szolgáltató intézmények, illetve irodaházak foglalták el a korábbi ipari tevékenység helyét. A Váci út fokozatosan attraktív kereskedelmi utcává alakul. Az eredeti tevékenységüket folytató üzemek helyzete viszont stabil.
 - (4) Az Északi szektor másik *észak-déli tengelye* a "váci" vasútvonalra szerveződött s a Nyugati pályaudvartól Káposztásmegyeryig húzódik; egyes tömbjei szigetszerűen helyezkednek el a lakóterületek között. A pályaudvar korábban alig hasznosított területein épült fel a Westend bevásárlóközpont. A terület nagy részét extenzíven hasznosított MÁV-létesítmények foglalják el (Rákospataki pályaudvar); az istvánbeli iparterület is szorosan kapcsolódik a vasúthoz. A körvasút rákospataki szakaszához is kapcsolódik iparterület a Késmárki út két oldalán.
 - (5) A váci illetve a Veresegyháza – váci vasútvonalak között (a Székely Elek és a Mélyfűró utcával határolva), részben kertvárosias városrészekkel, részben nagyterjedésű hasznosítatlan vagy mezőgazdasági művelés alatt álló területekkel övezve szintén kialakult több ipari-raktározási funkciójú telektömb, illetve egykori termelőszövetkezeti üzemközpont.
2. A **keleti szektor** magjai a Kőbányát közrefogó vasúti fővonalak – a szolnoki ill. a miskolci-szajoli vonalak – mentén alakultak ki, két nagyterjedésű, egybefüggő ipari negyedet (szektort) alkotva. (A X., XVI., és a XVIII. kerületek "barna zónáit" foglalja magában.) "Befelé" is előrenyomulnak az ipari területek egészen a zárt beépítésű lakóövezetig – a Ganz VIII. kerületi üzeme –; másutt viszont az un. nagy helyigényű intézmények ékelődnek a belső lakóterületek és az ipari negyedek közé (Kerepesi temető, Népliget, pályaudvarok). "Kifelé", ugyancsak a vasútvonalak mellett több kisebb, különálló iparterület alakult ki. Az iparterületekhez nagyterjedésű mezőgazdasági vagy hasznosítatlan területek tapadnak – a Rákospatak mentén ill. Rákospataktól délre a repülőtérig –, erdők tagolják a területet. Forgalmi kapcsolata a belvárossal ill. a déli és északi ipari szektorral rossz. A "barna övezetbe" lakótömbök ékelődnek, gyakorta az

egyres telektömbök is vegyes hasznosításúak. A "barna övezethez" nagykiterjedésű mezőgazdasági vagy hasznosítatlan területek csatlakoznak.

A 2. szektor részterületei:

- (6) A körvasút - miskolci vasútvonal – Kerepesi út – Albertirsai út által közrezárt területen elsősorban nagy helyigényű intézmények – a Hungexpó területe, a lóversenytér, a Metró üzemi területe, sportpályák stb. – található, illetve egy része hasznosítatlan vagy nem kezelt zöldterület. Az adatgyűjtésben szereplő vállalatok területhasználata is extenzív, telkeik beépítettségének aránya nem éri el a 30%-ot.
 - (7) A Felsőrákos (a Pesti határút – Határhalom u. – Keresztúri út közé eső terület) területének mintegy 8/10-e nem került eddig beépítésre, így a tulajdonképpeni barna övezetbe csak a vasútvonal menti keskeny sáv tartozik (ennek hasznosítása is vegyes jellegű), valamint a Mátyásföldtől – az Újszászi utcától – délre eső nagy telektömb. A terület nagyobb hányadát a Rákos-patak völgytalpán az un. Rákosi-rétek foglalják el. (E területet célszerű nem szerepeltetni a "barna övezete" részeként.) A terület közlekedési feltártsága rossz, városszerkezeti fekvése zárványszerű. A terület egység nyugati szárnyán lakótömbök is található.
 - (8) A XVI. kerület területén szétszórtva több ipari-közlekedési-raktározási szerepkörű tömb található. Így az Ikarusz gyártelepe, a Régiakadémia-teleptől nyugatra eső (a Felsőrákoshoz hasonlóan szintén jórészt beépítetlen, extenzíven hasznosított területek). E tömbök kiterjedése kicsiny, esetleges rehabilitációjuk fővárosi beavatkozást nem igényel.
 - (9) A kőbányai Téglyagyárdűlő, a Jászberényi út – Kozma utca – Maglódi út s néhány környező telektömb – mint a Kerepesi-temető s a vasútvonal közötti tömbök, az Előd u. – Hász u. – Csajkovszkij-park közötti tömb – szintén erősen vegyes beépítésű – funkciójú; külvárosias lakótömbök, munkáskolóniák, lakótelepek, ipari üzemek, szeméttárolók, hasznosítatlan területek váltják egymást. Forgalmi-városszerkezeti helyzete előnytelen, a revitalizáció lassú.
 - (10) A Keleti pályaudvartól a Szemere-telepig, vasútvonalakkal "egybeszerveve" húzódik a főváros egyik legkiterjedtebb "barna-szektora". Hozzá sorolható az ügető, az Asztalos Sándor utca két oldalán sorakozó ipari üzemek, a Józsefvárosi pályaudvar, a Ganz Mávag üzemi területe, Kőbánya déli pereme (a Gyömrői út és "vidéke), valamint Pestszentlőrinc több különálló, a szolnoki vasútvonal mellett fekvő ipari tömbje. A szektor, már csak nagy kiterjedése miatt is, eltérő jellegű, eltérő "kezelést" igénylő területekből áll. Belső részegységei nagyvárosi környezetben helyezkednek el, intenzíven hasznosított, kompakt tömbökből állnak (ld. Pl. a Ganz-gyár tömbjét), Kőbányán – hasonlóan a "Kőbánya-észak" jellegéhez - vegyes beépítésű-funkciójú tömbök található – pl. a Gyárdűlőben –, a Szemere-telepi tömbök hasznosítása "eredetileg" is extenzív volt. A szektor korábbi ipari tevékenysége jórészt megszűnt, hatalmas ipari létesítmények pusztulnak a területen, megjelenésükkel is a "klasszikus" rozsdá-övezetek képét idézve. Magas az elhagyott, korábban ipari célú területek aránya, a jelenlegi hasznosítás gyakorta átmeneti jellegű, ám néhol megindult a terület rehabilitációja, többnyire továbbra is ipari hasznosítást folytatva.
3. A **déli szektor** a IX., XVIII., XX., XXI., a budai oldalon pedig a XI. és XXII kerület ipari-közlekedési övezeteit ("barna zónáit") foglalja magában. Három igen kiterjedt iparterület sorolható a déli szektorba: a pesti oldalon a Külső-Ferencváros, Csepelen az egykori

Csepel Művek, a Szabadkikötő területe, a Posztógyár, a budai oldalon pedig a kelenföldi ipari zóna. Budafok, Nagytétény és Pestszentlőrinc kisebb ipari területei egészítik ki a déli ipari szektort. Csepelen, a szigetcsúcson nagykiterjedésű mezőgazdasági ill. hasznosítatlan területek kapcsolódnak az ipari zónákhoz. A városegysítés idején kidolgozott városfejlesztési elképzelések is itt, a Ferencváros területén kívánták kialakítani a gyárnegyedét. A Duna és a Ráckevei Duna-ág egyértelműen elkülöníti a szektor három fő egységét: együttes "kezelésüket" a Galvani-híd esetleges felépülése tenné lehetővé.

A 3. szektor részterületei:

- (11) A külső-Ferencváros "barna-negyede" a Könyves Kálmán körút – Ráckevei – Duna – Határ út – Gyáli út – Ecséri út – Üllői út által határolt területen meglehetősen kompakt egységet alkot, igaz az Aszódi utcai MÁV-telep s a Merényi-kórház zárványként ékelődik az ipari-közlekedési zónába. A terület magja a Ferencvárosi teherpályaudvar; a közlekedési területek egyébként is a Külső-Ferencváros jelentékeny részét foglalják el. A "modernizáció", a funkcióváltás a Könyves Kálmán körút mentén előrehaladt (de a funkciót váltó területek közé tartozik a Középső Ferencváros Duna-partja is), az iparterület belső tömbjeiben még várat magára.
- (12) Pestszentimre és Pestszentlőrinc között beépítetlen területekkel és erdőfoltokkal váltakozva találhatók ipari területek, a Nagykőrösi út mentén, a Méta és a Kettős Körös utca között, ill. Kispest határánál. Az iparterület és Soroksár belterülete között nagykiterjedésű beépítetlen, részben mezőgazdasági művelés alatt álló terület húzódik. Az M5-ös autópálya és az M0-s eddig elkészült szakasza ezt a területet szeli át; ez a közlekedési szituáció lehet a funkcióváltás motorja. Ennek jelei máris mutatkoznak (nemzetközi kamionparkoló, nagybani piac stb.).
- (13) Kiskiterjedésű iparterületek maradtak fenn Pesterzsébet lakóterülete és a Ráckevei-Duna között, a Sziget-dűlőben, a Helsinki út két oldalán.
- (14) nagykiterjedésű "barna-övezet" húzódik a Csepel-sziget nyugati oldalán a szigetcsúcstól a főváros közigazgatási határáig. Magja a Rózsa utcától a Budafoki útig húzódó Gyártelep, a Csepel Művek és a Posztógyár intenzíven beépített nagyüzemi területe. Eredeti tevékenységüket nem folytatják, üzemépületeikben több száz kisebb-nagyobb cég működik. A Gyártelephez északon a Szabadkikötő és beépítetlen-hasznosítatlan területek csatlakoznak (a Merkúr elhagyott területe, szennyvíziszap-lerakó). A Szabadkikötő út keleti oldalán mezőgazdaságilag művelt területek és raktározási-logisztikai célú területek húzódnak, nagy, összefüggő területet kínálva nagyszabású projekteknek.
- (15) Nagytétény területén a pécsi ill. székesfehérvári vasútvonal, a főváros közigazgatási határa és a Harangozó utca, Budatéténynél a Nagytétényi út és a Duna között alakultak ki kisebb ipari területek több különálló tömbben, lakó- és mezőgazdasági területekkel tagoltan.
- (16) A *lágymányosi ipari terület* a Lágymányosi híd vonalától délre, a Fehérvári út és a Duna között helyezkedik el. A Fehérvári út és a Szerémi út között lakótömbök is ékelődnek az ipari területekbe. Forgalmi feltártsága kedvező.
- (17) A XI., XII. kerületben féltucatnyi, kis kiterjedésű – esetenként csak 1-2 telektömbre kiterjedő – ipari-raktározási terület található az itt sűrűsödő közlekedési folyosók –

autópályák, főforgalmi utak, vasutak – mentén (a budaörsi repülőtér és környéke, a Kelenföldi pályaudvar környéke stb.). A jó forgalmi-városszerkezeti fekvés következménye, hogy e területek nem "romlottak le", ill. a megszűnt tevékenységek helyét újak foglalták el. E területhez tartozott pl. a MOM ipari területe, az Alsóhegy utcai textilüzem stb.

A három nagy szektor közös elemzése

A barna-övezet leírt 17 egységének bemutatása mellett a három nagy szektor elemzését az is indokolja, hogy az MTA RKK-ban végzett kutatómunkánk jelentős részét képező kérdőívezés kérdőívezés során nyert adatbázisunk területi bontását – módszertani megfontolásból – eddig a területi szintig célszerű elvégezni (vö.1,2,3 térképeket is). (A 17 egységre való bontás esetén egy-egy területre oly kevés megfigyelési egység jutna, hogy az veszélyeztetné az elemzés megalapozottságát.)

A *kérdőíves adatbázis* feldolgozott információinak területileg bontott elemzése alapján megállapítható (ld. Az 1. táblázatot):

1. táblázat: A barna-övezet északi, keleti és déli szektorjának főbb jellemzői

Mutatók	Északi szektor		Keleti szektor		Déli szektor	
1. A helyben működés kezdetének átlagos ideje	1988		1988		1984	
2. A cégek megoszlása az "ottműködés" kezdetének időpontja alapján:	db	súlyozva*	db	súlyozva*	db	súlyozva*
>1945	11,4	17,9	5,8	54,0	9,2	28,3
1945 – 1988	19,0	23,1	17,5	30,9	20,1	23,0
1989 – 1995	25,3	29,6	38,3	3,4	31,0	34,6
1996 – 2002	45,6	29,4	38,4	11,7	39,7	39,7
3. <u>Tevékenységi profil:</u>	súlyozva*	súlyozva***	súlyozva*	súlyozva***	súlyozva*	súlyozva***
ipar						
kereskedelem	24,0	29,0	24,5	47,0	45,7	44,4
szállítás, raktározás	8,4	11,5	12,4	7,7	10,6	10,6
vegyes	10,5	24,9	41,5	26,8	18,1	19,7
egyéb szolgáltatás	0,1	0,5	3,1	1,3	0,2	0,6
	57,0	34,1	18,5	16,2	25,4	24,7
4. Az egyes nagyságkategóriákba eső terület aránya(m ²):						
0 – 999		0,3		0,2		0,2
1 000 - 9 999		8,8		4,9		6,2
10 000 - 49 999		35,9		20,8		18,8
50 000 - 99 999		28,2		12,6		12,9
100 000 <		26,8		61,5		61,8
5. A foglalkoztatottak számának aránya egyes nagyságkategóriákban:						
> 9		1,6		0,9		0,9
10 – 19		3,3		2,6		2,3
20 – 49		14,0		5,7		10,6
50 – 299		39,9		29,4		41,0
300 <		41,2		61,4		45,2
6. <u>Átlagos vállalati terület</u> (m ²):						
ipar		16 188		21 073		25 150
kereskedelem		5 687		10 418		7 771
szállítás		21 392		93 225		43 446
egyéb szolgáltatás		20 968		21 993		18 518

*a terület nagyságával; **a foglalkoztatottak számával. *Forrás: Saját+munkatársaim adatgyűjtése és számításai*

Az adatbázis "összerendezettség", belső korrelációja *csekélymértű*; merőben más eredményeket kapunk, ha a vállalatokra vonatkozó adatok megoszlását a megfigyelési egységek darabszámára, területére vagy foglalkoztatottjainak számára adjuk meg. (Pl. a keleti szektorban a vállalatok 10,2%-a végez szállítási-raktározási tevékenységet, ezek a vállalatok foglalkoztatták a munkavállalók 26,8%-át, ugyanakkor a felmért telek-területek 41,5%-át használták. Ugyancsak teljesen más képet kapunk a vállalatok terület-méret

- szerinti struktúrájáról, ha az egyes méret-kategóriákba tartozó vállalatok számát, illetve a használt területet vesszük figyelembe; a keleti szektorban a 100 000 m²-nél nagyobb területtel rendelkező vállalatok aránya 7,1%, de ebbe a kategóriába tartozik a felmért terület 61,5%-a.) Ez arra is figyelmeztet, hogy csak többoldalú megközelítés ad reális képet egy-egy terület egység állapotáról; például – ugyancsak a keleti szektorban – a vállalatoknak mindössze 5,8%-a használta már 1945 előtt is jelenlegi telephelyét; ebből az adatból arra következtethetnénk, hogy a "váltás" rendkívül nagyarányú, ám e csekélyszámú vállalat használatában van a terület 45,4%-a! Ugyanitt a cégek 76,6%-a 1989 után foglalta el jelenlegi telephelyét, ám ezen telephelyek csak a terület kb. 13%-át bírják.
- Meglehetősen eltérnek a területtel, illetve a foglalkoztatottak számával súlyozott adatok is egymástól, de a *területi elemzéshez* mégis ezen adatok a mérvadóak s nem a vállalatok számára vonatkozó adatok.
- *A területi jellegzetességekre* még ma is a nagyobb vállalatok, illetve telephelyek helyzete-állapota a meghatározó, ha a vállalatok átlagos "nagysága" csökkent is. Különösen igaz ez a keleti és a déli szektorban; itt a legmagasabb kategóriába sorolt területnagysággal rendelkező (10 ha-nál nagyobb) telepek teszik ki az összes terület 61-62%-át, s a 300 főnél többet foglalkoztató vállalatoknál dolgozott a keresők 61,3%-a (keleten), ill. 45,1%-a (délen). Ugyanakkor "darabszámukat" tekintve ezek az egységek az összes 5-9%-át tették ki.
- Ebből következik, hogy a területek jellemzésekor, a "beavatkozások" súlyának-kihatásainak mérlegelésekor első rendben a terület-mérettel ill. a foglalkoztatottak számával *súlyozott* adatokat célszerű figyelembe venni.
- Az elnagyolt területi bontás (három tagolás) ellenére a kérdőíves adatbázis figyelemreméltó jellegbeli *különbségeket* mutat ki a három egység között, s az esetek többségében alátámasztja a 17 egységre végzett – más bázisra támaszkodó vizsgálatok eredményeit.
- *Az egyes szektorok jellegét* elemezve feltűnő az "északi szektor" különbözősége a keletitől és a délitől. Az adatokból (is) kiolvashatóan ez a szektor távolodott el leginkább eredeti állapotától, váltott funkciót, "modernizálódott". Erre utalnak a tevékenységi profil adatai: itt a legalacsonyabb az ipari tevékenység aránya, különösen ha a területileg súlyozott adatokat tekintjük: a 29,0%-nyi ipari területtel szemben ez az arány keleten 47,0, délen 44,4%, ugyanakkor a kereskedelmi-szolgáltató tevékenység aránya kiemelkedő: a keresők száma alapján több, mint 65%, a használt területet tekintve 45,5%, durván kétszerese a keleti és a déli szektor értékeinek. Az itt működő vállalatok nagy többsége 1989 után kezdte tevékenységét a jelenlegi telephelyén, számukat tekintve 71%-uk, de az általuk használt területet tekintve is 59%-uk. (Ez utóbbi érték "keleten" csak 15%!) A cég- és (feltételezhető) funkcióváltás tehát gyors. A vállalatok-telephelyek méretstruktúrája is viszonylag kiegyenlített: a 10 ha-nál nagyobb területet használó cégek területének aránya 26,8% (keleten 61,5, délen 61,8%!). A vállalatok foglalkoztatottjainak átlagos száma is itt a legalacsonyabb, az ipari tevékenység esetén 83, a szolgáltatások terén 62. Az északi szektor két meghatározó "barna-területe", a Váci út s környéke ill. a Szentendrei út s környéke a "kistérségi" elemzés alapján is dinamikusan átalakuló térségnek adódott,

elsősorban kedvező forgalmi helyzetüknek köszönhetően. E kistérségeknek a belső városrészekhez közeli szakasza tulajdonképp nagyvárosi ("belvárosi") funkciókra tett szert, elsősorban lakossági szolgáltatásokat végeznek, kevésbé gazdasági szolgáltatásokat (szállítás, raktározás stb.). Feltűnő, hogy ezek a tengelyek a főváros közigazgatási határain túl nem folytatódnak "városkapu-jellegű" területekben.

Megvizsgálandó, hogy a városkapu funkció – kialakulása esetén, ami az M0-s északi szakaszának, megnyitása, új Duna-híd építése nyomán várható – nem "tartható-e" a város közigazgatási határán belül. Az északi szektor területén a spontán funkció-váltás, "revitalizáció" előrehaladt; külső – önkormányzati? – beavatkozást igénylő, tipikus "rozsdaterület" csak a Váci út s a Duna között található. A szektorban számos ipari műemlék ill. azzá nyilvánítható üzemépület található – vízművek területe, gázgyár, a hajógyárak, cérnagyár, Tungstram stb. –; védelmük-megtartásuk a "modernizáció" közepette is indokolt.

- A keleti és déli szektor ma is ipari-szállítási-raktározási jellegű terület; a *keleti szektor* területének 66, a délinek 64%-án folytatnak ilyen irányú tevékenységet. Az átalakulás üteme lassúbb, mint az északi szektorban (a keleti szektorban az 1989 előtt is itt tevékenykedő vállalatok kezében van a használt terület 85%-a!), illetve az ipari, szállítási stb. tevékenység megújulását vagy "szinten tartását" jelenti; a keleti szektorban egy sor megújult ill. az eredeti tevékenységet folytató üzem található (Egis Gyógyszergyár, Richter-Gedeon Gyógyszergyár, Atheneum és Kossuth nyomda, a sörgyárak stb.). Emellett jelen vannak a kerületben a megújuló gócok is – az Őrs vezér tere környékén –, ideiglenesen hasznosított, korábban intenzíven használt gyár- és közlekedési területek (Ganz Mávag, járműjavító, MÁV-területek) is; ez utóbbiak igényelnék a "külső beavatkozást". Ezen kívül néhány fejlesztési góc kialakításában való közreműködés lehetne az önkormányzatok feladata. (Ilyen góc lehetne pl. a Kőbányai un. Éles-sarok, melynek forgalmi rendezése-átépítése után a sörgyárakkal együttműködve a sörturizmus-sörmúzeum, üzemlátogatás, sörpincék, fesztiválok, szálloda stb. – színterévé lehetne alakítani.) E szektorban is sürgető kérdés a MÁV-területek illetve az elhagyott iparvágányok által elfoglalt területek rendezése. A szektor közlekedési és városszerkezetei helyzete sokkal kedvezőtlenebb, mint az északi szektoré, különösen a városközpont felkeresése nehézkes; épp ezért a kiskereskedelem és a lakossági szolgáltatások térhódítása alig tapasztalható (leszámítva a Kőbányai út – ideiglenes jellegű, kulturálatlan – bazárjait).
- A *déli szektor* jellegét három nagy iparnegyed, a ferencvárosi, a csepeli és a kelenföldi ipari terület határozza meg. Mindhárom a főváros tradicionális iparterülete; a terület viszonylag kiegyenlített arányú funkciói közül ma is az ipari tevékenység vezet: az ipar használja a barna-övezet területének 46%-át, a közlekedés-raktározás 18%-át, ám a kereskedelmi-szolgáltató szektor területe is eléri a 36%-ot. A súlyozott értékeket figyelembe véve a terület túlnyomó részén a közepes- és nagyvállalatok működnek (a terület alapján e kategóriába tartozik a vállalatok 75%-a, a foglalkoztatottak alapján 86%-a). Közlekedési helyzete kedvezőbb, mint a keleti szektoré – Fehérvári út, Soroksári út tengelye, a Könyves Kálmán körút –, ám az ipari negyedek belsejében közlekedés-mentes zárványok találhatóak (Csepel Művek, Külső-Ferencváros iparnegyede). Az "átalakulás" előrehaladása – részben épp a közlekedési lehetőségek függvényében – eltérő mértékű: a Fehérvári út, Budafoki út, Könyves Kálmán körút mentén előrehaladt s ez részben igaz a Soroksári útra is. A Külső-Ferencváros és Csepel területén is jobbra megszűnt az ipari tevékenység, ám a helyét "ideiglenes" hasznosítás foglalta el. Nagy volumenű beavatkozásokat igényelne a környezetkárosítás megszüntetése (Nagytétény, Csepel-szigeti szennyvíz-iszap stb.). E szektor revitalizációját is gyorsítaná néhány nagy

volumenű önkormányzati-állami akció: közlekedési beruházások – újabb Duna-híd, a Csepel-szigeti gerincút, a pesti oldalon a körvasúti körút kiépítése, a Külső Ferencváros forgalmi feltárása stb. –, a környezetszennyezés megszüntetése, a MÁV területhasználatának felülvizsgálata, részvétel néhány nagy hatás-rádiuszú projektben – pl. a Csepel-szigetcsúcs-projekt –.

A déli-szektor közigazgatási határain kívül a legelőrehaladottabb az ún. "városkapuk" kialakulása, de a közlekedési hálózat nagyléptékű változásai is itt következtek be (az M0-s részleges kiépítése, az autópálya-híd, forgalmi csomópontok stb.). Vizsgálandó, hogy ez a funkció "becsalogatható-e" a főváros közigazgatási határain belülre, ha ennek feltételei megteremtődnének.

A rozsdáövből végbemenő területi folyamatok:

- *A barna övezet kedvező adottságú területeinek előnyei:*
 - jó közlekedési adottságok: metró elérhetősége, jó tömegközlekedés, megfelelő úthálózat, jó átszállási lehetőségek, parkolási lehetőség, stb.
 - vonzó földrajzi elhelyezkedés: Duna-part, dunai szigetek,
 - megfelelő nagyságú tér a növekedéshez: az új bevásárló központok térigénye, parkolók, stb.
 - megfelelő közműellátottság: szennyvíz csatorna, helyenként ivóvíz ellátottság hiányai,
 - nincs környezetszennyezettség: a kármentesítés súlyos költségei miatt erősen tisztítottak a szennyezett területek,
 - a térségbe már betelepült húzóágazathoz tartozó, tőkeerős vállalatok: e vállalatok egyrészt azonnal renoválják az épületeiket, másrészt önmagukban is presztízszt jelentenek a térség számára,
 - korszerű vállalati szolgáltatások: ipari parkok, iroda épületek jelentős vonzó tényezők,
 - értékes műemlék épületek: a vállalat számára ugyan korlátokat jelent és költséges a felújítás, ugyanakkor egyedi és értékes.
 - nincsenek nehezen mozdítható akadályok: a különböző szabályozások (ÁRT, FSZKT, stb.) egyes esetekben vitatható megállapításai, a tulajdonviszonyok kötöttségei, vagy rendezetlensége.
- *A kedvezőtlen adottságú térségekben hiányoznak az előbb említett kedvező adottságok, és bővebben vannak a hátrányoknak. Mindemelllett súlyosbítják helyzetüket a MÁV lerobbant, rosszul hasznosított, hatalmas kiterjedésű „mozdíthatatlan” területei; a gettósodó zárvány lakótelepek szerencsétlen lakosaikkal; az árvíz veszélyes területek, stb.*
- *A barna mezős térségre általában, és annak már megújított, illetve rehabilitációra szoruló térségeire is jellemző a mozaikosság. Ez vonatkozik a vállalatokra, és a területekre egyaránt. A vállalatok nagy része tükrözi az átmeneti helyzetet, a dinamizmus, a megújulás néhány elemével már rendelkeznek, ugyanakkor küszködnek egy sor problémával. A barnaövezeti átalakulást is jellemzi az átmenetiség: már felhagytak pl. az ipari tevékenységgel, de a megszűnt iparvállalatok helyére olyan tevékenységű vállalatok, vállalkozások kerültek, amelyek sok esetben nem hosszú távra rendezkednek be (pl. a kínai piacok, kiskereskedők, kisvállalkozók – akik nem tudják és nem is akarják felújítani az épületeket, csak e félig romos, lepusztult épületek bérleti díját tudják gazdaságosan kitermelni a vállalkozásban. Bizonyosan elköltöznek, amint emelkednek a helyi ingatlanpiaci árak). A mozaikosság a térben is megjelenik: még a kisebb térségeink*

többségben is már megjelentek a megújulás jelei, de nagy területre kiterjedő rehabilitáció sehol sem ment végbe a budapesti barna mezős térségben.

- A barnaövezet kistérségi elemzése is jól definiálható összefüggéseket, tendenciákat mutat:
 - Kis méretű telephelyek a Duna mentén, a Budai szórványban és Kőbánya déli részén.
 - A beépítés sűrűbb a barna övezet északi részén;
 - A zöldterület - a beépítéssel éppen ellenkezőleg – a déli és keleti szektorban magas;
 - A felújított, jobb állagú terület főként a barna övezet északi részén, míg a déli térségben a legkisebb arányú a felújított terület, épület. (A "vegyes" kategória azt jelzi, hogy nincs domináns jelleg.)
 - A funkcióváltás nem fűződik minden esetben modernizálódáshoz, mint jeleztük, ez gyakran átmeneti funkciók megjelenésével van összefüggésben.
 - Az ipari funkciók a barna övezet déli és keleti részére jellemzők, az északi részen egyik kistérségben sem domináns az ipar. A kereskedelem megjelent a gyorsabban modernizálódó északi szektorban (Váci út és környéke), és Kőbánya déli részén.

Végszóként elmondható, hogy az átalakulásra váró illetve lassan „átalakulató” területek mellett, már kirajzolódik az az északi terület, ahol a megújulás, átalakulás gyorsabb ütemű, és a rehabilitáció kevesebb külső segítséget kíván. Az északi zóna mellett ma már az összes térségben zajlik a spontán rehabilitáció, amelyre jellemző, hogy a keleti és főleg a déli területeken az átalakulás lassúbb, mivel a megújulásra váró térségek kiterjedése nagyobb, így külső segítség nélkül nehezen oldható meg a rehabilitáció.

Irodalomjegyzék

Barta Györgyi (2000): Újra „boom” a budapesti gazdaságban. Budapesti Negyed, 28. szám, 2000, pp.

Barta Györgyi –Beluszky Pál (1999): Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban, Regionális Kutatási Alapítvány Budapest, 1999.

Beluszky Pál: Budapest és a modernizáció kihívásai. Tér és társadalom, 1992, 3-4 szám. pp.15-54.

Budapesti Városfejlesztési Koncepció, 2001.

Erő Zoltán (2000): A városmegújítás lehetőségei. Budapest Negyed, 28. szám, 2000. 117-132.

Glatz Ferenc (szerk.) – Barta Györgyi: Budapest-nemzetközi város, MTA Budapest, 1998.

Kiss Éva (1999): Az ipar térbeli elhelyezkedésének változása Budapesten. – Kézirat. MTA Földrajztudományi Kutató Intézet, Budapest.

Koszorú Lajos (2000): Térszerkezet-alkatás és városfejlesztés. Budapest Negyed, 28. szám, 2000. pp. 91-116.

Koszorú Lajos (2001): A budapesti rozsdáövezet kialakulása és perspektívái. In: Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlesztés? Környezettudományi Központ, Budapest 2001.

Kovács Zoltán (1990a): A posztfordizmus hatása a nagyvárosok társadalmára. Területi Kutatások 1990, 9. szám pp.73-84.

Tartalomjegyzék

Bevezetés	1
Az övezet lehatárolása (A három nagy szektor)	1
A három nagy szektor közös elemzése	5
A rozsdavöbnyben végbemenő területi folyamatok	9
Irodalomjegyzék	12

3. térkép: A budapesti rozsdavöbny a város szerkezetében (Kovács Zoltán és Dövényi Zoltán lehatárolása alapján)

