

*Horn Márton:*

## ***Budapest térszerkezetének problémái, és esetleges megoldási alternatívái***

### **1. Bevezetés**

Budapest aligha menekül meg attól, hogy nagyváros maradjon. A kérdés nem is a város mérete és további fejlődése, hanem fejlődésének formája, jövőbeli élhetősége, Budapest belső szerkezeti rendje: környezete, kompaktsága, tágassága, központrendszere, átjárhatósága és nem utolsósorban az agglomeráció leendő mérete és földrajzi formája.

Jelen dolgozat keretében Budapest belső szerkezetének problémáival és lehetséges jövőalternatíváival kívánok foglalkozni. A munkám alapjául a Fővárosi Önkormányzat megbízásából 2002/2003-ban készült „Budapesti ellátási egyenlőtlenségek” című adatfelvétel szolgált.

### **2. A legfőbb problémák összefoglalása**

A Városfejlesztési Konceptió a lakossági kérdőív segítségével feltárt problémákat szinte kivétel nélkül ismeri, ám a hangsúlyok, sok esetben nincsenek összhangban a lakossági adatokkal.

Az adatfelvétel alapján a lakosság a legsúlyosabb problémának városszerte az alábbiakat tartja:

- Szemetes környék, kutyaürülék (11-szer első, és mind a 23 kerületben az első háromban)
- Közutak minősége (9-szer első, és 12 kerületben az első háromban)
- Közbiztonság (16-szor az első háromban)

Ezekon kívül speciális kerületi problémák:

- Parkolás (I. , V. kerület)
- Tömegközlekedés (XV., XVI., XVII., XIX., XXIII. kerület)
- Drogosok, hajléktalanok (XIII., XIX. kerület)
- Nemzetiségek, romák (VIII. kerület)
- Rossz minőségű épületek (IX. kerület)
- Szennyvízelvezetés (XXIII. kerület)

A legnagyobb problémák tehát a lakosság szemében valójában nem az infrastrukturális hiányosságok, hanem a meglévő infrastruktúra nem megfelelő minősége miatt korlátozott térhasználat. Ennek fényében úgy gondolom, hogy Budapest jövője szempontjából a térhasználat megváltozását kell központi kérdésként kezelnünk. Ezen a ponton válnak ketté jövőalternatíváink fejlődési vonalai, melyek véleményem szerint két, különvált modellt vázolnak fel. Budapest elég nagy város ahhoz, hogy a különböző fejlődési vonalak egymással – ha más-más intenzitással is, de – párhuzamosan képviselve legyenek, és ezáltal az áttérés viszonylag egyszerűen megoldható legyen. Ennek érdekében a városfejlesztésnek ki kellene jelölnie azokat az akcióterületeket, ahol a jelenlegi trendektől elkanyarodó – rövidesen kifejtésre kerülő – jövővonal elkanyarodhat.

Beluszky Pál összességében hat területi egységet különít el, ezeket veszem én is alapnak:

1. Belváros
  - a. City (V. kerület)
  - b. Budapest zárt beépítésű, a XIX. sz. végére kiépült lakóövezete
2. Ipari-közlekedési-átmeneti zóna
3. Lakótelepek (nem összefüggő, foltszerű területek)
4. Külső kerületek zónája (IV., XV-XXIII.)
5. Budai villanegyedek (II., XII., és a III. és XI. részben, Solymáron, Budakeszin folytatódik)
6. Városperem (kivezető utak mellett, pl. Budaörs, Törökbálint)

Melyek tehát azok a kulcspontok, ahol a beavatkozást meg kellene kezdeni?

- Belvárosi térhasználat – a felszín megszabadítása a gépjármű közlekedéstől és a parkoló autóktól, az „élhető” közterületek (gyalogszónák, parkok, kulturális létesítmények, vendéglátóhelyek) összefüggő rendszere, amely kiterjed a City-n kívülre, behatol a Belső és Külső Gyűrű területébe
- Külvárosi térhasználat – új külső központok kialakulásának elősegítése, a city tehermentesítése, szolgáltatások helybe vitele, zöldfelületek rehabilitációja – a lakótelepi központokban, a pesti villajellegű övezetben és a Duna-parti sávban
- Vegyes ipari zóna esetén barnamezős hasznosítással egybekötött lakóterületi fejlesztés, a szegényebb rétegek számára elérhető áru és minőségű lakások biztosításával, továbbá az ipari zóna átjárhatóságának biztosítása a külső területek jobb bekapcsolása érdekében
- A laza beépítésű külső övezet és a Budai villanegyed szabályozatlan burjánzásának megállítása, a várost övező zöld sáv védelme
- A városban lakók városban tartása, az agglomerációban lakók beköltözésének lehetővé tétele, az agglomeráció további növekedésének megállítása
- A közlekedési rendszer költség hatékony szerkezetű fejlesztése: nem mega-infrastruktúrák (metró, autópálya), hanem minden városrészben elérhető felszíni kötöttpályás közlekedés (villamos), az agglomerációs közúti közlekedési forgalom bővülésének korlátozása mellett

Véleményem szerint tehát a közterület-használat kiemelt területeken történő fejlesztése immár félig önműködő alapon maga után vonja majd a többi városrész szerkezetváltozását is, a folyamat öngerjesztővé válik. Ennek segítségével a tipikus nagyvárosi problémák mérsékelhetővé válnak majd.

### **3. A városfejlődés esetleges jövőalternatívái**

A leírtak szerint a város fejlődésének két útját látom magam előtt. Mindkettő nevezhető fejlődésnek, de a két fejlődési pálya viszont a városszerkezetben jelentősen eltérő következményekkel jár. A két pálya azonban nem válik el egymástól, vagyis a rendszer gyengén kaotikusnak minősíthető. A városfejlődésben elinduló lokális folyamatok a város más területeire is kisugárzódnak. Meggyőződésem tehát, hogy a kettéágazás egyazon vonzéspont felé tart. A rendszer gyengén kaotikus mivolta miatt azonban nem

megállapítható, hogy a célt mennyi idő alatt és pontosan milyen pályán fogja elérni. Valószínűleg a két jövőalternatíva között lesz egy átmeneti út, amely mentén a főváros fejlődni fog.

**(1) „A” fejlődési irány: a városburjánzás folytatódása, környezeti gondok súlyosbodása**

Budapest továbbhalad azon az úton, amelyen jelenleg halad. Ezt az alábbiakban foglalhatjuk össze:

- A városszerkezet burjánzása: Az agglomeráció legkülső része mindig profitál a terjeszkedésből, a belső városrészek befelé haladva egyre rosszabbul járnak. Növekszik a zsúfoltság, a közlekedés keltette környezetszennyezés. Az „élhető” belvárosi terek száma a belvárosra korlátozódik, a zsúfoltság, a túlhasználat nő – fokozatosan ezek is „élhetetlenné” válnak.
- A belső városrészek fejlődése kettős: a City fokozatosan kiterjed a Belső gyűrűre, azonban a fejlődés a Nagykörút vonalában megreked. A Nagykörúttól kívül eső Külső gyűrű szlömösödése folytatódik, a tömbrehabilitáció által érintett néhány utca közepes minőségű lakóhellyé válik, azonban átütő változás nem következik be. A Budai belváros kettéválik – belső szűk része City funkciókat kap, külső részei a még tovább növekvő forgalmi terhelés miatt fokozatosan veszítenek értékükből: lakófunkciójuk presztízse csökken.
- A budai villanegyedek szerepe nem változik, azonban a pesti villajellegű lakónegyedek stagnálnak, egyre jobban belesimulnak a környező övezetekbe. Egyes utcák a Külső gyűrűbe, mások a Vegyes ipari övezetbe, megint mások a Külső laza beépítésű övezetbe olvadnak.
- A vegyes ipari övezetben néhány rozsdáövezeti mintaprojekt elindul, azonban a területek továbbra is alulhasznosítottak maradnak, a beköltöző új funkciók (kisipar, nagykereskedelem, raktározás stb.) szállítási igényesek, további környezetterhelést indukálnak, miközben tevékenységükkel nem járulnak hozzá a környező negyedek fellendüléséhez, hanem konzerválják a mai állapotokat.
- A lakótelepek degradációja folytatódik, ennek mértékét azonban nehéz megbecsülni. Amennyiben a Külső gyűrű city-sedése nagyobb ütemet vesz, akkor a lakótelepek leromlása is gyorsabbá válik. Ha a Külső gyűrűben a szegregáció megmarad, akkor a lakótelepek az alsó középosztály lakóhelye maradnak, előregedésük erősödik. A külső városi központok nem alakulnak ki, továbbra sincs, ami a city-t tehermentesítse.
- A Külső laza beépítésű övezet a változások nyertese. A hiányzó infrastruktúra kiépül, az itt található lakónegyedek a tiszta környezet, és a városközponttól számított – agglomerációhoz képest – nem túl nagy távolság miatt felértékelődnek. A közlekedési infrastruktúra által nem érintett, de azoktól nem túl távoli kertvárosi területeken felértékelődés kezdődik. Különösen igaz ez a Dunához közel eső területekre. Az elit területek szétszóródnak a városban. Megkezdődik a magasabb jövedelmű rétegek visszaáramlása az agglomerációból Budapestre, míg a középrétegek kiáramlása nagyobb lendületet vesz.
- A várost övező zöld gyűrű beépül, a zöldfelületek mennyisége a külső területeken egyértelműen csökken. A meglévő közparkok felértékelődnek, a környezettisztaság növekszik, de ezek szűk enklávék maradnak a városon belül.
- A közlekedésben folytatódik a mega infrastruktúrák építése. Megépeül M4, majd M5 metró, folytatódik a körgyűrű kiépítése, elkészül az ún. Körvasútsori körút. A beruházások hatására az infrastruktúrákat követő vonalakban egyes részekben megmarad a lakófunkció,

de megnövekednek a nagyvárosi problémák (zaj, légszennyezés, szemét, szegénység, bűnözés, drogosok-hajléktalanok). Másutt a lakófunkció leépül, korszerű üzleti negyedek jönnek létre. Ennek hatására az üzleti és a lakófunkció egyre határozottabban elválík.

Összességében a város fejlődése a térbeli terjeszkedés, és a belső területek problémáinak növekedésével jár. A külső központok nem alakulnak ki, a közlekedés problémái megoldatlanok maradnak, sőt súlyosbodnak. A környezetszennyezés fokozódása az eljutási idők növekedésével párosul. A metrók és az új utak nem segítik sem a városszerkezet minőségi átalakulását, sem a közlekedési problémákat nem oldják meg, hanem újabbakat generálnak. Budapest területi szegregációja folytatódik: az egyes városrészek presztízse még jobban eltér, miközben az egyes negyedek belső konzisztenciája növekszik.

## **(2) „B” fejlődési irány: A kiegyensúlyozott, önkorlátozó fejlődés**

Budapest letér a jelenlegi fejlődési pályáról, fejlődése irányt vált. Az új paradigmában a fejlődés kvalitatív, mennyiségi tekintetben jelentős változások nem tapasztalhatók.

- Az agglomerálódás megáll. Az újonnan bevonandó területekre nem adják ki az építési engedélyt, mert az agglomerációs települések lakossága felismeri, hogy ezzel saját életterét szűkíti le. A környezettudatosság nagyobb erőre kap, politikai szinten is megjelenik, a pénztőkénél a környezeti tőke fontosabbá válik. Ezáltal a város szétterülése megáll, következésképp Budapest népességcsökkenése is megszűnik, a városi terek használata egyenletesebbé válik. (A közterek élhetőbbé, és jobban felhasználhatóvá válnak.) A külső kerületek is funkciókat kapnak, az élhető városi terek már nem csak a belvárosra korlátozódnak. Ezáltal a központ felé áramló közlekedési igény is csökken.
- A belső városrészek fejlődése egyenletes: a központi funkció nem csak a Nagykörúton belülre, hanem azon kívülre is kiterjed. A centrális tényezők (kultúra, kereskedelem, munkahely) szerepe kifelé haladva egyenletesen csökken, miközben a lakófunkcióé egyenletesen bővül. A Külső gyűrű jó minőségű városi lakóhellyé válik, a tömbrehabilitáció széleskörű lesz. A szegényebb lakosok is lakáshoz jutnak a felújított negyedekben, a szegregáció megszűnik, ezzel (talán) szélesebb körű lehetőség nyílik a társadalmi mobilitásra is. A budai belváros megőrzi funkcióját, sőt központja a city részévé válik, a külsőbb részeken lényeges változások nem következnek be.
- A budai villanegyedek magas presztízse megmarad, de megerősödik pesti ellenpólusuk is: a pesti villajellegű övezet kiemelkedik környezetéből, kulturális és szabadidős szolgáltatásokat nyújtó, zöldövezeti funkciókkal is rendelkező sokfunkciós övezetté válik.
- A vegyes ipari övezetben gyökeres átalakulás megy végbe. Az ipari funkció megszűnik, új városi funkciók települnek ide. Korszerű kutató-fejlesztő létesítmények, nagyvállalati központok, oktatási intézmények, kereskedelmi központok, emellett fontos szabadidős objektumok (sportcentrum, nagy közparkok, színházak-koncertcsarnokok) töltik meg a területeket. A zóna átjárhatósága növekszik, a mögöttes területek elzártsága feloldódik.
- A Lakótelepi övezetek fontos városi alközpontokká válnak, ezzel a belvárosi bizonyos funkciók számára -főleg az általános kereskedelmi és szabadidős szolgáltatások minőségjavulása folytán- ellenpólusokat képeznek. Lecsúszásuk a lakásprogramnak és a zöldfelület fejlesztéseknek köszönhetően megáll, középrétegek, fiatalok közepes minőségű lakóhelyévé válnak.
- A Külső laza beépítésű övezet fejlődése lassú marad. A városi alapszolgáltatások hiánytalanul kiépülnek, azonban nem válnak kiugróan magas presztízssű negyeddé, mint az első esetben, hiszen a többi fejlődő övezet lakáskínálata ezen övezetkez képest versenyképes marad. Mivel a középrétegek agglomerációba áramlása elmarad, e területek

is a középosztály lakóhelyévé válnak, míg az agglomeráció – a megmaradó környezeti érték miatt – magasabb presztízsű lesz, mint az első esetben.

- A zöldfelületek szerepe a városon belül és azon kívül is felértékelődik. A parkok száma és területe megnő. A díszsétányok mellett fás-füves parkok jönnek létre, melyek oldják a városias miliőt, természet közeli állapotokat teremtenek a belső területeken is.
- A közlekedési rendszer követi a városszerkezet változásait. A városszerkezetben a funkciók területileg szétszóródnak. Mivel a közlekedési igények így kevésbé koncentráltan jelentkeznek, a szétagolt szerkezetek dominálnak. Ez hozzájárul a környezeti teher csökkenéséhez is. Mivel a dekoncentráció a város területén belül történik meg, és nem jár a lakófunkciók városon kívüli szétterülésével, a tömegközlekedés szerepe megnő. Felértékelődik a villamoshálózat és az autóbuszok-trolibuszok szerepe. A koncentrált igényeket kielégítő metrók nem épülnek meg.

Összességében az egyes funkciók a város különböző negyedeiben koncentrálnak, de számos új negyed új funkcióhoz jut – a lakófunkció mellett más szerepköröket is felvállal. A lakófunkció önmagán belül is keveredik: nem alakul ki nagy mértékű szegregáció, a különböző jövedelmű rétegek lakóhelyei egymással jobban keverednek, noha teljes diffúzió természetesen nem következik be. Budapest sokszínűbbé, nyitottabbá, tágasabbá, tisztábbá: élhetőbbé válhat.

## **5. Összegzés helyett: a fejlődési vonalak találkozása**

Valószínűsíthetően, és remélhetőleg a két fejlődési irány egyazon pont felé tart. Hosszú távon az „A” változat fokozatosan átvált a „B” változathoz közeli megoldásokhoz. A káosz tehát csillapodik. Noha a megoldások végülis ugyanabba az irányba tendálnak, az eredmény mégis más lesz. Nem mindegy ugyanis, hogy az átállás melyik fázisban valósul meg. A városszerkezeten az előbbi korok hosszú ideig rajtahagyják a bélyegüket. A belváros zsúfoltsága és a vegyes ipari területek helyzete a századfordulós beépítések lenyomata, a lakótelepek problémái a szocialista rendszer városfejlesztési folyamatainak eredménye, míg a külső városrészek falusiassága még korábbi korok emléke. Ugyanígy a mostani „A” és „B” változat is hosszantartó hatásokat gyakorolhat majd.

A kérdés az, hogy a városfejlődés keretei mennyire szabják majd szűkre a mozgásteret, tehát egy „A” típusú térszerkezeti fejlődés esetén milyen módon lehet majd „B” típusú térhasználathoz jutni. Természetesen egyre költségesebben és egyre korlátozottabban valósítható meg az átállás. Minél később következik be az irányváltás, a múlt keltette akadályok legyőzése egyre inkább problémás lesz, de az akadályok mindig legyőzhetők maradnak. A célpont tehát adott, az, hogy milyen úton, mekkora kerülővel és mennyi idő alatt juthatunk oda, bizonytalan.

## **Felhasznált Irodalom:**

- (1) BELUSZKY Pál [1999]: Magyarország településföldrajza. Általános rész.  
*Dialog-Campus Kiadó. Budapest-Pécs*
- (2) Budapest Főváros Városfejlesztési Konceptiója [2003]  
*Budapest Főváros Polgármesteri Hivatala. Budapest*
- (3) Evolúciós modellek a jövőkutatásban [szerk. Hideg Éva] [2001]  
*Aula Kiadó. Budapest*
- (4) Magyarország holnap után [szerk. Nováky Erzsébet] [2001]  
*Aula Kiadó. Budapest*
- (5) Budapesti ellátási egyenlőtlenségek” című adatfelvétel 2002/2003