

**BUDAPEST:
KERESSÜK A LAKHATÓ VÁROS FELÉ
VEZETŐ UTAT¹²**

Fleischer Tamás

**JÓ TURISTÁNAK LENNI BUDAPESTEN. A VÁROS, GYÖNYÖRŰ FEKVÉSE RÉVÉN SZINTE
ELMAGYARÁZZA SAJÁT TÖRTÉNETÉT: ÁTKELŐHELY A DUNÁN, A HEGYVIDÉK ÉS AZ
ALFÖLD METSZÉSPONTJA, NYUGAT ÉS KELET TALÁLKOZÓHELYE.**

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

¹ Az előadás az "ECOCITY 2" Második Nemzetközi Öko-város Konferenciára készült, melyet 1992 április 16 és 19 között rendeztek a dél- ausztáliai Adelaideben.

² Megjelent részleteiben: F.T.: Lakható város lesz-e Budapest? Liget 1992 4. szám (tél) illetve: F.T.: Fővárosfejlesztési modellek ÉGSZI Gyorsjelentés 1991. 29. szám (október)

A FŐVÁROS MINDENNAPI LAKÓI SZÁMÁRA AZONBAN LEGALÁBB UGYANILYEN FONTOS KÉRDÉS, HOGY AZ UTCÁK PISZKOSAK, BÜDÖSEK, ZAJOSAK, AZ ÉLET DRÁGA, NÉHA VESZÉLYES IS, RENDSZERESEK A FORGALMI TORLÓDÁSOK ÉS MINDENKI FESZÜLT, IDEGES.

De vajon miért nem olyan jó élni is ebben a gyönyörű, és önmagát magyarázó városban, mint amilyen kellemes turistaként végigsétálni a nevezetességein? Vajon ez a kettősség általános nagyvárosi sajátosság, vagy valamilyen speciális helyi feszültség okozza? Feltárható-e az eredete, és van-e mód arra, hogy a város vezetése a várostervezés szintjén történő beavatkozásokkal javulást érjen el a körülményekben?

Ebben az előadásban arra keresünk választ, vajon a remek földrajzi fekvésű de nehezen elviselhető mindennapi környezetű városban milyen strukturális és tudati örökség tartja fogva és determinálja a város fejlődését. Van-e módja a város vezetésének arra, hogy -- egy, nagyszabású fejlesztésekre egyébként egyáltalán nem biztató korszakban -- megtalálja a középutat a spontán folyamatoknak semmiféle gátat szabni nem képes asszisztálás és a voluntarista beavatkozások szélsőségei között?

Jó alkalmat kínál ennek végiggondolására az az elhúzódó vita, ami egy Budapesten rendezendő EXPO kapcsán robbant ki a város fejlesztéséről.

VILÁGKIÁLLÍTÁST? ÁLMOK ÉS SZIMBOLIKUS JELZÉSEK, PIACI JELSZAVAK ÉS PROVINCIÁLIS VÁGYAK KEVEREDÉSE A TUDATOS FEJLESZTÉSI AKCIÓK IGÉNYÉNEK A FELISMERÉSÉVEL

Nem sokkal a keleteurópai politikai földindulás bekövetkezte előtt Magyarország már óvatosan ki-ki kacsintott a keleti blokkból. Egy-egy felvilágosult állami intézkedéssel nyugat felé kívánta demonstrálni a rendszer szalonképességét, fejlődőképességét egyben biztosítandó a hatalmi berendezkedés lényegének a fenntartását mind külpolitikai, mind belpolitikai oldalról. Ezen intézkedések sorába illeszkedett a Béccsel közösen megrendezendő Budapesti világkiállítás terve. Két különböző politikai rendszer demonstrálta volna az enyhülés lehetőségeit és a két ország együtt emlékeztetett volna az első világháborút megelőző közös múlt vállalhatóságára.

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

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

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

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

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

A világkiállítás támogatói, akik egy piacgazdasági logika alapján a tétovaságnál és a halogatásnál fontosabbnak ítélik egy *bármiféle* fejlesztés, és ezzel a várt prosperitás beindulását. E táborban azután felsorakoznak természetesen mindazok a nyomásgyakorló csoportok is, amelyek közvetlen előnyöket remélnek az EXPO megrendezésétől: az építőipari lobby, az állami megrendelésre számító vállalkozók, az idegenforgalom, és azok a tervező csoportok, akik az elmúlt rendszerben elkötelezték magukat néhány kiragadott elképzelés mellett, és most részben presztizsokból, részben egyéb érdekösszefonódás miatt e tervek megvalósulását létérdejüknek látják.

A világkiállítás ellenzői, akik előbb a városfejlesztés makrokérdéseiben szeretnének nyílt vitát folytatni, és ennek alapján tartanák eldönthetőnek, hogy vajon a világkiállítás egyáltalán beleilleszthető-e egy pozitív folyamatba. E táborban vannak azok, akik a korábbi időkben is elleneztek egyes meggondolatlan terveket, itt vannak azok a zöldek, akik a világkiállítást eleve, mint a fogyasztói társadalom reklámját elkerülendőnek ítélik, és itt van számos hosszabb távon gondolkodni próbáló szak-

ember, építészek, közgazdászok, szociológusok, akik eltérést látnak az EXPO-t eladni próbáló jelszavak és a reálisan várható események között.

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

Elemzésünkben négy kérdéskört tartottunk fontosnak érinteni a városfejlesztés és a városszerkezet kapcsolatában:

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

A VÁROS KIALAKULT SZERKEZETI PROBLÉMÁI: TÚLZOTT CENTRALIZÁLTSAÉG, ENNEK KÖVETKEZMÉNYEKÉPPEN A VÁROSKÖZPONT TÚLTERHELÉSE, ZSÚFOLTSÁG, TOVÁBBÁ AZ EGÉSZ JELENSÉG ÖNFENNTARTÓ JELLEGE, ÁLLANDÓ ÚJRATERMELŐDÉSE.

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

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

Ma az *országos* közúthálózat összekötőpontja Budapest belvárosának a kellős közepén helyezkedik el, de érdemes arra is felfigyelni, hogy az "igények" után vakon haladó fejlesztéspolitika maga is ezen anomália lehetővé tételének a szolgálatában áll: a bevezető főirányok közötti forgalma számára a hely ugyanis azáltal volt biztosítható, hogy mindegyik főútvonal tömegközlekedését a föld alá süllyesztették.

Egyedül Dél-Buda belvárosba bevezető útja alatt nincs még metró, most minden erőfeszítés arra irányul, hogy ezt pótolják.

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

SPONTÁN TENDENCIÁK A VÁROS FEJLŐDÉSÉBEN: A HIBÁS FEJLESZTÉSI MEGGONDOLÁSOK CSAK FELERŐSÍTIK A KÁROS KÖVETKEZMÉNYEKET ("UGYANABBÓL MÉG TÖBBET")

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

Nem mindegy ugyanis, hogy a diagnózis a tünetekre épül, vagy pedig mélyebbre hatolva a tünetek kialakulási folyamatait is elemezve kerül megállapításra. Sajnos azt kell megállapítani, hogy a Budapest-probléma értékelésében a látszólagos egyetértés mögött nagyon különböző mélységű elemzés van, és az elterjedt és közhelyszintű tünet-megfogalmazás valójában nem elegendő a helyes beavatkozási stratégia megalapozására.

Az a jelenség ugyanis, amit *zsúfoltság* néven foglalunk össze, önmagában nem elegendő a teendők egyértelmű megállapítására. A zsúfoltság ugyanis egy viszony eredménye, azaz az emberek és autók illetve a rendelkezésükre álló hely, tér viszonyát fejezi ki. 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 választott megoldásunk.

Ami a Belvárost illeti, sajnálatos, hogy többnyire a "kevés a hely" típusú érvelés győzött: ennek következménye számos itt elkészült, de a körülményeket tovább rontó, főleg közlekedési beruházás; ide soroljuk mindenekelőtt a két belvárosi parkolóházat, de a hat sávval újjáépített Erzsébet-hidat is, majd utóbbi következményeit, a ráhordó kapacitások kényszeres bővítését. A Belvárosban valójában nem oldható meg helyi bővítésekkel a zsúfoltság-probléma, mivel annak strukturális okai vannak,

az emberek már az eddig kialakított hálózati arányok következtében kényszerülnek a Belvárosba zsúfolódni, ezen további belvárosi *vonzási pontok* kialakításával csak rontani lehet, nem javítani.

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

Önmagában a statikusan szemlélt tünet tehát nem igazít útba afelől, hogy mi a valódi probléma. Ugyanakkora sorbanállás az élelmiszerboltban, vagy parkolóhelyhiány más következtetésre kell vezessen a peremvárosi lakótelepen és a Belvárosban. Biztos, hogy a peremvárosban a kiszolgálóhelyet kell bővíteni, ezzel szemben meggyőződésünk, hogy a Belvárosban hibás lépés volt parkolóházakat építeni, átkelési kapacitást bővíteni, a forgalmi sávok számát kiterjeszteni.

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

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

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

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

Az egyszerű 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. Hasonló példákat a pszichológiai szakirodalom [2] mutat be családi vagy kisebb közösségi konfliktusokon, ahol tehát a megoldást éppen az akadályozza, hogy a szereplők visszatérő reakciója ugyanarra a tünetre mindig ugyanaz. Mivel ép-

pen a problémát előidéző vagy fenntartó korábbi lépések ismétlődnek a feltételezett megoldás érdekében, azért ez a játszma az *"ugyanabból még többet"* elnevezést kapta az idézett szerzőktől.

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

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

Magyarországon az elmúlt évtizedekben nem egyszerűen egy megismétlődő hibás döntési sorozatról beszélhettünk, de a mindenkori döntések határozottan centralizáló jellegűek lévén tökéletes összhangban voltak azzal a politikai mechanizmussal, amelyben születtek. Korábbi elemzéseinkre utalva csak aláhúzzuk, hogy nem csak a műszaki hálózatokra, de a kereskedelemre (az "ellátásra"), az oktatásra, az egészségügyre stb. is kiterjedt ugyanez a sugárszerű hierarchikus struktúráképzés. [3],[4].

Ugyanakkor az a felismerés, hogy a centralizált struktúrák összefüggésbe hozhatók a centralizált politikai berendezkedéssel, egyúttal azt az optimista várakozást is szülte, hogy a politikai rendszer összeomlása automatikusan magával hozza a műszaki struktúrák decentralizálását. Ehhez képest egyrészt kiderült, hogy semmiféle biztosíték nincs arra, hogy a kiépülő új politikai hatalom ne legyen maga is hasonlóképpen centralizáló jellegű, mint az elődje volt. Erre vonatkozóan a kommunista rendszernél régebbi kelet-európai hagyományok is mozgósíthatóknak bizonyultak, úgy, hogy az áttérés legalább is nem automatikusan megy végbe. Másrészt egyáltalán illúzióknak bizonyult az a másik várakozás is, hogy a piac maga megoldaná ezeket a területi kérdéseket.

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

Fentebb a "zsúfoltság"-probléma két lehetséges megfogalmazását adtuk: az első szerint *kevés a hely* az igényekhez képest; a második szerint *túl nagyok az igények* a rendelkezésre álló helyhez képest. Ez a két megfogalmazás városfejlesztési léptékben, tehát például az önkormányzat számára felvethető alternatíva. Egy vállalkozó számára azonban csak az egyik megfogalmazás megragadható: a vállalkozó az *igé-*

nyeket akarja kielégíteni, mert a számára ez jelent jövedelmező befektetést. Üzletet, vagy bódét fog nyitni ott, ahol sok ember fordul meg, és kifejezetten örül annak, ha ezzel még több embert maga köré tud vonzani, nem érdekli, hogy más szempontból ez már *túl sok* ember, *túl nagy* forgalom.

Ugyanígy gondolkodik a nagyobb vállalkozó, vagy a külföldi befektető is. Ott akar megkapaszkodni, telekhez jutni, ahol a legnagyobb hasznot, - forgalmat vagy jövőbeni telekérték növekedést - remélheti. Nyilvánvaló tehát, hogy általában a város legfrekvenciáltabb térségei állnak a legnagyobb ostrom alatt, különösen, amikor a tapasztalatlan önkormányzatok sem a terület valódi értékével, sem a szerződésekbe foglalható egyéb kikötésekkel nincsenek tisztában, és önmaguk számára állandóan ismételtetett és tudatosított tőkehiányuk éppen afelé hajtja őket, hogy fillérekért megszabadítsák őket a tényleges vagyontól.

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

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

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

A VÁROSSZERKEZETI PROBLÉMÁK MEGOLDÁSÁRA KIALAKÍTOTT EDDIGI ELKÉPZELÉSEK ÖT VÁROSFEJLESZTÉSI MODELLBEN FOGLALHATÓK ÖSSZE:

- 1. NEM FEJLESZTENI;**
- 2. FOGHÍJAKAT FEJLESZTENI BELÜLRŐL KIFELÉ HALADVA;**
- 3. MEGNÖVELNI A BELVÁROST;**
- 4. ALKÖZPONTOKAT FEJLESZTENI; ILLETVE**
- 5. EGY ANTIPÓLUST, ÚJ VÁROSKÖZPONTOT LÉTREHOZNI.**

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

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

Bár ez a (nem)fejlesztési modell helyesen méri fel, hogy az ország túlzott centralizáltságát a *centrumon kívüli fejlesztésekkel* lehet kompenzálni, megítélésünk 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, nagyvárosi életmód leépítendő, mert nem hozható harmóniába a természettel. Egyfelől elismerhető, hogy ebben sok igazság van. Ugyanakkor nem tűnik reális helyzetmegítélésnek, hogy ez a probléma magának a városnak a magára hagyásával lenne megoldható.

Kétségtelenül számos izgalmas kérdés vethető fel egy környezeti szempontból fenntartható és egyben civilizált életmóddal kapcsolatban, ez a jelenlegi konferenciának is a fókuszában lévő kérdés. Mégis, jelen tanulmány szerzője úgy véli, hogy, tekintettel arra, hogy a fejlett világban sem tapasztalható egyelőre semmiféle áttörés vagy drámai változás ebben az irányban, ezért egyelőre a létező kétmillió városban 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.

"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 belváros meglévő épületállománya leromlott. Itt lenne most szükség műves, minőségi építészeti tervezésre és kivitelezésre, egyben erre nyugati befektetők pénzt is áldoznának. A fővárosnak is erre kellene az erőit koncentrálni. [5]

Ebből az érvrendszerből nem vitatható tény, hogy az érintett kerületeknek élniük kell a kínálkozó befektetői lehetőségekkel minden olyan esetben, amikor az beleillik saját elképzeléseikbe.

Ezzel szemben súlyos hibának tartanánk a Belvárosi foghíjakon alapuló fejlesztést tenni meg a városfejlesztés motorjának [5]. Már utaltunk rá, hogy a Belvárosban mennyi forgalmi célpont, vagy forgalmi csatorna épült itt ki eddig is (forgalmi sávok, parkolóházak) ehhez most ez a modell a további forgalmi célpontokat szeretné módszeresen szaporítani.

Ugyancsak utaltunk arra, hogy a befektetők, mindaddig, amíg lehetőségük van rá, előnyben fogják részesíteni a város legfrekvenciáltabb pontjain kínálkozó beruházásokat. Most hozzátehetjük, hogy előszeretettel sugallnak és támogatnak olyan ideológiákat, amelyek a város vezetését arra készítenék, hogy e beruházásokhoz 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 *az éppen beépítésre kerülő földdarabon kívül* a lehető legnagyobb felértékelő hatással járnak. Ugyanis ez az, ami a város, - az önkormányzat vagy a város lakói - számára realizálódhat, mint az adott beruházás haszna.

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

Ez a modell tulajdonképpen nem tér el az előzőtől, annak logikus következménye, hiszen a Belvárosban nagyon hamar kimerülnek a beépíthető területek, és utána, (hacsak el nem kezdődik a meglévő épületek rombolása,) bővíteni kell az akcióterületet.

Egy ilyen modell szerinti fejlesztést szorgalmaz ma sajnos a főváros hivatalos program-tervezete. Eszerint a legfontosabb feladat a közeljövőben a város, különösen a belső városmag észak-déli irányú "széthúzása" a Duna mentén.[6]

Megítélésünk szerint ez a fejlesztési elképzelés is a Belváros *helyhiányát* akarja megoldani, figyelmen kívül hagyva a probléma szerkezeti gyökereit. Egy nagyobbra növelt, és a jelenlegivel folytonosságot képező Belváros nem tudna lényeges változtatást elérni a főváros - és az ország - egyetlen pontra fűződésén.

Ez az elképzelés sem szakít továbbá 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 nálunk, 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 kellett megoldásokat keresni.

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

"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 alcentrum kiépülésével számolt: 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 rá tervezett térbe, és végeredményben az ellátottság mégis szegényes és uniformizált maradt.

Egy újabb fejlesztési elképzelés [8] szerint a belváros és az 1950-es hozzácsatolt kerületek között, a régi Budapest peremvidékén húzódó *ipari zóna* cserélendő le, egy paradigmaváltásnak is megfelelően *kereskedelmi-szolgáltatási szervező funkciójú* zónává. A jelenlegi belváros történeti-műemléki jellegű központ marad, de város-szervező funkcióit tekintve nem. (2. ábra)

"Egy új városközpontot kell kialakítani, csak ez képes átvállalni valóban fővárosi, vagy európai centrum jellegű nagyvárosi funkciókat"

Végül, a fentebbi kategóriák szerint az *"antipólus"* modellhez sorolható az a javaslat, amelyik 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 létrejőjjön Budapest új városközpontja.[9]

Ez a tervezet - teljesen összhangban a fentebb ismertetett elképzeléssel - a javasolt új fővárosi léptékű üzleti és adminisztratív központot a Hungária-körútnak a Csepel-szigetre való bevezetésével kötné össze a pesti oldallal, míg Buda felé egy itt épülő híddal vezetné tovább a forgalmat.

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

ESZKÖZÖK A CÉLOK ELÉRÉSÉRE; EZEK KÖZÉ BELEILLIK-E EGY VILÁGKIÁLLÍTÁS MEGRENDEZÉSE?

Összegezzük azokat a legfontosabb tanulságokat, amelyeket a főváros különböző fejlesztési modelljei kapcsán kifejtettünk.

A belső területeken a beruházók érdeklődése homlokterében az értékes, nagy forgalmú telkek, patinás ingatlanok állnak. Az önkormányzatok érdeke az lenne, hogy amíg nem rendelkeznek kiforrott elképzelésekkel a kerület, a térség profilját, jövőjét illetően, addig inkább fékezzék a spontán folyamatokat, ellenkező esetben minden egyes szerződés kész helyzetet teremt számukra és a tervezés, a jövő lehetséges mozgásterét szűkíti le.

A főváros nagyszerkezeti léptékében ugyancsak a belső kerületek fejlesztésének mérsékeltebb üteme látszik előnyösebbnek. Emellett fontos cél a kívülről befelé tartó fejlesztési sorrend elősegítése. Ezt a Belváros tehermentesítése kívánja meg, amit a legmarkánsabban egy, az országos és európai nagyvárosi feladatokat is átvállalni képes új városközpont kialakítása segíthet elő. Erre a célra helyzeténél fogva igen alkalmas lehet a Csepel sziget északi csúcsa.

Egy itteni városközpont kialakítása akkor reális, ha sikerül a Budapest iránt érdeklődést mutató tőke egy részének az érdeklődését ide koncentrálni. Egy rugalmas rendezési funkcióterv alapján olyan vállalkozókat kell keresni, akik a térség beépítése mellett a megközelítést biztosító infrastruktúra kiépülésében is érdekeltté tehető. Azonban az egész fejlesztés csak egy olyan határig lehet kölcsönös érdek, amíg a finanszírozás miatti engedmények nem mennek a tervezett funkciók korszerű kialakításának a rovására.

Csak ezt követően dönthető el, vajon a világkiállítás, vagy más kiemelt és figyelemfelhívó rendezvény mikor segítheti elő a város fejlődését. Az már jelenleg is megállapítható azonban, hogy a világkiállítás "decentralizált" akcióterületei közül a *belső kerületekben* nincs szükség arra, hogy meggyorsítsuk a beruházási tevékenységet, sőt az ilyen gyorsítás inkább hátrányos. *A Belvároson kívüli, de ahhoz kapcsolódó térségek*, így a Duna-parti sávok esetében csak abban az esetben nem lenne káros a fejlesztések szorgalmazása, ha ez nem menne a külső fejlesztések rovására, azaz ha azokra már előbb megfelelően megkötött szerződések élnének. Egy *időben sűrű* világkiállítás esetén erre nincs mód, így kijelenthető, hogy a kívülről befelé történő fejlesztés elvének ezek a belső helyszínek is ellentmondanak.

Ami a hosszabban taglalt potenciális új városközpontot illeti, itt, bár az 1996-os rendezvény mindenképpen túl korai lenne és csak kárt okozna, nem elképzelhetetlen, hogy egy, az ezredforduló idejére tervezett markáns rendezvény jótékonyan hatna az addigi beruházásokra és felgyorsítaná a további fejlődést. Az viszont egyértelmű, hogy *olyan rendezvényre, ami éppen a szükséges, Csepel-szigetet érintő beruházásokat nem segíti elő, ezzel szemben arra szolgál, hogy alátámassza a városfejlesztés szempontjából kifejezetten káros Lágymányosi híd megépítését, -- egyáltalán nincs szükség sem 1996-ban sem máskor.*

KÖVETKEZTETÉSEK, KÉRDÉSEK

Természetesen nem azt várom a jelenlegi konferenciától, hogy konkrét budapesti fejlesztési kérdésekben állást foglaljanak, egyik vagy a másik elvet támogassák. Elsősorban arra szeretném nyomatékosan felhívni a figyelmet, hogy a valóságban a kérdések nyílt megfogalmazódása is elmaradt, tehát nem is tartalmi állásfoglalásra, hanem a vitathatóság elfogadására lenne egyelőre szükség: azaz annak belátására, hogy a konkrét mérnöki fejlesztési döntéseket meg kellene előznie egy, a város jövőjére vonatkozó nem-(csak)-mérnöki konszenzusnak.

A jelenlegi tendenciák ezzel pontosan ellentétesek: miközben elvben senki nem vitatja a fentiek igazságát, jelentős erők késleltetik a problémák politikai szinten történő megfogalmazását, egyben arra is törekedve, hogy erre már csak olyankor kerülhessen sor, amikor a döntési tér beszűkül, azaz ismét csak egy kényszerpályának a végigjárása marad a város politikai vezetésének a lehetősége. Ehhez persze az is szükséges, hogy a város vezetése mindehhez partner legyen a bizonytalankodásban és abban, hogy a látszólag műszaki jellegű, vagy ennek beállított részdöntéseket addig is gyanútlanul átengedi a legagresszívebb lobbiknak.

1992. március 18.

HIVATKOZÁSOK

- [1]Miklóssy Endre: Budapest - új fejlődési pályán ÉGSZI Gyorsjelentés 20. szám
1991 július
- [2]Watzlawick, P. - Weakland, J.H. - Fisch, R.: Változás. A problémák keletkezésének és megoldásának elvei Budapest, Gondolat 1990
- [3]Fleischer Tamás: Infrastruktúra-fejlesztési csapdák Közgazdasági Szemle 1986
február
- [4]Fleischer Tamás: Infrastruktúra: helyzetek, nézetek, szemléletmódok. Közlekedéstudományi Szemle 1990. május
- [5]Fazakas György: A városi fejlesztés motorizációja, városi lokomotívok Kézirat.
Előadásként elhangzott a *Budapest jövője - a jövő Budapestje* városfejlesztési konferencián az Újvárosháza Disztermében 1991 április 5.-6.-án
- [6]Schneller István: A város térszerkezetének távlati koncepciója. Előtanulmány *Budapest szabaddemokrata főpolgármesterének programjavaslatai I* 1991 augusztus
- [8]Nagy Béla és munkatársai: Javaslat a dél-budapesti városrész fejlesztésére Kézirat
(pályázati műleírás) 1990 november
- [10]Aczél Gábor: Mekkora legyen Budapest? Beszélő 1991. április 13.

TARTALOMJEGYZÉK

Jó turistának lenni Budapesten. A város, gyönyörű fekvése révén szinte elmagyarázza saját történetét: átkelőhely a Dunán, a hegyvidék és az alföld metszéspontja, nyugat és kelet találkozóhelye.....	1
A főváros mindennapi lakói számára azonban legalább ugyanilyen fontos kérdés, hogy az utcák piszkosak, büdösek, zajosak, az élet drága, néha veszélyes is, rendszeresek a forgalmi torlódások és mindenki feszült, ideges.	2
Világkiállítást? álmok és szimbolikus jelzések, piaci jelszavak és provinciális vágyak keveredése a tudatos fejlesztési akciók igényének a felismerésével	2
A város kialakult szerkezeti problémái: Túlzott centralizáltság, ennek következményeképpen a városközpont túlterhelése, zsúfoltság, továbbá az egész jelenség öfenntartó jellege, állandó újratermelődése.	4
Spontán tendenciák a város fejlődésében: a hibás fejlesztési megfontolások csak felerősítik a káros következményeket ("ugyanabból még többet")	5
Térbeli különbségek: ugyanaz a tünet másfajta beavatkozást igényel a történelmi központokban és az újonnan épült városrészekben	6
Időbeli hatások: össze kell vetni a korábbi beavatkozások várt hatásait is azzal, ami végül is létrejött.	6
A gazdasági-politikai mechanizmusok hatásai: a térbeli fejlesztések visszatükrözik a politikai mechanizmusokat.....	7
A piac hatásai: sok ezzel kapcsolatos illúzió ellenére a piaci mechanizmusok elsősorban a meglévő struktúra kitöltésére alkalmasak és nem egy új struktúra létrehozására	8
A városszerkezeti problémák megoldására kialakított eddigi elképzelések öt városfejlesztési modellben foglalhatók össze: 1. nem fejleszteni; 2. foghíjakat fejleszteni belülről kifelé haladva; 3. megnövelni a Belvárost; 4. alközpontokat fejleszteni; illetve 5. egy antipólust, új városközpontot létrehozni.....	9
"A főváros így is túl nagy, egyáltalán nem kell fejleszteni, minden fejlesztés csak további aránytalanságot okoz"	9
"A Belvárost kell rendbehozni, erre van vállalkozó is: be kell építeni a foghíjakat, hogy kultúrált legyen a környezet"	9
"A Belváros túl kicsi, ezért meg kell növelni, át kell terjedjen a szomszédos területekre".....	10
"Több alközpont, kerületközpont fejlesztésével tehermentesíteni lehet a Belvárost"	11
"Egy új városközpontot kell kialakítani, csak ez képes átvállalni valóban fővárosi, vagy európai centrum jellegű nagyvárosi funkciókat".....	12
Eszközök a célok elérésére; ezek közé beleillik-e egy világkiállítás megrendezése?	12
Következtetések, kérdések	13