MŰHELYTANULMÁNYOK

A budapesti barnaövezet megújulási esélyei

AGRÁRIUM
KÖRNYEZETVÉDELEM ÉS INTEGRÁCIÓ
RENDSZERVÁLTOZÁS:
PIACGAZDASÁG, TÁRSADALOM, POLITIKA
TUDOMÁNYPOLITIKA
TERÜLETFEJLESZTÉS
ÉLETMINŐSÉG
NEMZETI KISEBBSÉG
KÖZLEKEDÉS
NEMZETI KULTÚRA
DUNA-VÖLGYI RÉGIÓ
TECHNOLÓGIAI FEJLESZTÉS
INFORMÁCIÓS TÁRSADALOM – JOG
FÖLDTUDOMÁNYOK

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA STRATEGIAI KUTATÁSOK

A budapesti barnaövezet megújulási esélyei

Magyarország az ezredfordulón
Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián
Műhelytanulmányok

Sorozatszerkesztő
Glatz Ferenc

Programvezető
Enyedi György

Olvasószerkesztő
Péterfi András

Magyarország az ezredfordulón
Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián
Műhelytanulmányok

A budapesti barnaövezet megújulási esélyei

Szerkesztette
Barta Györgyi

Budapest 2004
MTA Társadalomkutató Központ

Megjelent a Fővárosi Közgyűlés
Kulturális Bizottsága támogatásával

© Barta Györgyi, Beluszky Pál, Erő Zoltán, Fábry György, Gróf Imre, Győri Róbert, Keresztély Krisztina, Koszorú Lajos, Kovács Zoltán, Kukely György, Locsmándi Gábor, Molnár László, Nagy Katalin, Polgár Judit, Julia Richers, Etienne Samin, Sikos T. Tamás, Soóki-Tóth Gábor, Sütő András Balázs, Szabó Julianna, Tosics Iván, Valkó Dávid

ISBN 963 508 437 4
ISSN 1419-1822

Kiadja az
MTA Társadalomkutató Központ
Kiadásért felel: Glatz Ferenc, a Nemzeti Stratégiai Kutatási Program elnöke
Borító: Abinéri Gábor
Kézirat-előkészítés: Gemini 42. Bt.
Szedés, tördelés: AbiPrint Bt., Budapest
Nyomdai munkálatok: Folpress Nyomda
Felelős vezető: Várlaki Imre
Megjelent 32,19 A/5 ív terjedelemben, 700 példányban

Tartalom

Bevezető 9

I. rész
AZ IPAR KIÉPÜLÉSE ÉS VISSZAHÚZÓDÁSA BUDAPESTEN

BELUSZKY PÁL–GYŐRI RÓBERT: Budapest ipari övezetének kialakulása 17
A budapesti ipari övezet kialakulásának kezdetei 17 • Budapest ipari övezetei 1867 és 1896 között 23 • Budapest ipari övezetei a századfordulón és az első világháború idején 27 • Budapest ipari övezetei a két világháború között 30

BARTA GYÖRGYI–KUKELY GYÖRGY: A budapesti ipar az államszocializmusban és bukása idején 35
Az államszocializmus megjelenése 35 • Az ipar térbeli elhelyezkedése Budapesten 45 • Dezindusztrializáció 1989 után 51

JULIA RICHERS–KUKELY GYÖRGY–BARTA GYÖRGYI: A „Ganz birodalom" fénykora és alkonya 55
Ganz Ábrahám, az alapító 55 • A vállalkozás fejlődése 1867 és 1945 között: a gazdasági birodalommá válás története 57 • Ganz gyárak a II. világháború után napjainkig 58 •

BELUSZKY PÁL–GYŐRI RÓBERT: A budapesti barnaövezet határai 71

II. rész
AZ IPAR ÖRÖKSÉGE BUDAPESTEN

BARTA GYÖRGYI: Átmeneti gazdaság a barnaövezetben 79
A barnaövezetben végzett kutatásról 79 • A barnaövezet ma is mozgásban van 80 • A barnaövezet jelenlegi vállalati struktúrája 81 • A vállalatok területhasználata, telek-tulajdoni viszonyai 82 • A barnaövezet „alulhasznosított" jellege és épületeinek állaga 83 • A gazdaság, a vállalatok területi elhelyezkedésének jellegzetességei a barnazónán belül 84

NAGY KATALIN: A környezetállapot jellemzői a budapesti barnaövezetben 89
A barnaövezeti területek környezeti problémái 89 • Szennyezett talajú területek 92 • Talajszennyezettség és nyilvántartási rendszerek 103 • A megújulás és a kármentesítés összefüggései 105 • Összegzés 107

KOVÁCS ZOLTÁN: A budapesti barnaöv lakófunkciójának helyzete és fejlesztési lehetőségei 109
A lakófunkció létrejöttének történeti háttere a rozsdaövben 110 • A barnaövezet lakófunkciójának számbavétele 114 • A lakófunkció mennyiségi és minőségi jellemzői a barnaövezetben 115 • A lakásállomány térbeli megoszlásának jellemzői 124

POLGÁR JUDIT: Ferencváros – kolóniák a rozsdaövezetben 129
Az Aszódi úti sorházas lakótelep és a Vágóhíd utcai kislakásos telep 129 • Történelem – szociológia – relativitás 130 • Aszódi úti sorházas lakótelep 134 • A telepen élők társadalmi, demográfiai és gazdasági jellemzői 136 • Vágóhíd utcai kislakásos lakótelep 140

SZABÓ JULIANNA: Lakóterületi és lakás-rehabilitáció a rozsdaövezetben 153
A rehabilitáció szükségessége 153 • A budapesti városrehabilitáció tanulságai 154 • A barnaövezeti lakástípusok 156 • Rehabilitáció a barnaövezetben 159

FÁBRY GYÖRGY: Rosszul hasznosított MÁV-területek 165
Budapest és a vasúti rendszer 165 • Területhasználat és ingatlangazdálkodás a MÁV keretein belül 169 • A területhasznosító folyamat „vasúti" oldala 170 • A terület-hasznosító folyamat városi vetülete 171 • Egyes jelentősebb vasúti területek integrációs lehetőségei 172

III. rész
A FUNCIÓVÁLTÁS SIKERES PÉLDÁI ÉS TERVEI

SIKOS T. TAMÁS: Siker vagy kudarc? A barnaövezet hatása a budapesti bevásárlóközpontok fejlődésére 181

GRÓF IMRE: Infopark a barnaövezetben 193
Nemzetközi előképek, példák, definíciók 193 • Magyarországi előkép 194 • Az Infopark megvalósítása 195 • Szakmai működés, előnyök, hátrányok 197 • Épített környezet 198

ERŐ ZOLTÁN: Az ipari örökség megőrzésének lehetőségei Budapesten 201
Az ipari örökség fogalomköre 201 • Az ipari örökség védelmének gondolata 202 • Az ipari örökség megőrzésének eredményei és gyakorlata 205 • Az ipari örökség megőrzésének korlátai és lehetőségei 209 • Budapest adottságai és lehetőségei 213

KERESZTÉLY KRISZTINA: Ipari épületek kulturális célú hasznosítása Budapesten 221
„Ellen-kulturális" akcióból ingatlanfejlesztési eszköz – hogyan lett az ipari épületek kulturális hasznosítása divattá? 222 • A „divat" meghonosodása Budapesten: ipari épületek kulturális célú hasznosítása 225

ÉTIENNE SAMIN: A kultúra mint a városi és társadalmi megújulás eszköze: lehetőség a közeledésre 237

SÜTŐ ANDRÁS BALÁZS–SOÓKI-TÓTH GÁBOR–VALKÓ DÁVID: „Loftprogram" – a budapesti barnazóna reurbanizálásának esélyei 245
Fejlesztési törekvések Budapest barnaövezetében 246 • Budapest – loftváros? 248

IV. rész
ÁTFOGÓ TERVEK A BARNAÖVEZET REHABILITÁCIÓJÁHOZ

LOCSMÁNDI GÁBOR: A városrendezési szabályozás korlátozott szerepe az átalakuló budapesti iparterületeken 257
Az ipar helyfoglalása Budapesten 258 • Adópolitika, övezeti beosztás és városszabályozás 259 • A privatizáció városrendezési hatásai 260 • Az új budapesti közigazgatási beosztás hatásai 261 • A „városkapu"-elképzelés 262 • A tervezés három fő funkciója 262 • A rendezés és fejlesztés viszonya 263 • A településtervezés négy fő eszköze 264 • A korábbi és mai hazai tervezési eszközök 265 • NIMBY az iparral kapcsolatban, a szabályozás tartalma 266 • Munkahelyi övezetek és szabályaik Budapesten 267 • A kerületek beavatkozási lehetőségei 269 • A sajátos jogintézmények alkalmazásának nehézségei 270

SZABÓ JULIANNA: Zöldfelületi rehabilitáció 275
A barnaövezet zöldfelületi helyzete Budapesten 275 • A zöldfelületi tervezés céljai a barnaövezeti rehabilitáció kapcsán 277 • Hagyományos zöldfelületek a barnaövezetben 278 • A zöldfelületi fejlesztés mai eszközei a barnaövezetben 279 • Nemzetközi pél-

dák zöldfelületek kialakítására a megújuló barnaövezetekben 282 • Zöldfelületi fejlesztés lehetséges terepei a barnaövezet rehabilitációjában 284 • Zöldfelületi stratégia a barnaövezet rehabilitációjában 286

MOLNÁR LÁSZLÓ: Közlekedés és úthálózat fejlesztése a budapesti barnaövezetben 289
A közlekedés szerkezetének kialakulása és jelenlegi helyezete 289 • Adottságok és kihívások 292 • A fejlesztés lehetőségei 295 • A barnaövezet mint a közúthálózat kiegyensúlyozott fejlesztésének súlyponti területe 297

KOSZORÚ LAJOS: Térszerkezet és barnaövezet 303
A térszerkezet és a települési funkciók 303 • A térszerkezet és a változás viszonya 304 • A térszerkezet alakulása és az ipari fejlődés 305 • A rozsdaövezetek kialakulásának folyamatai 308 • Az átmeneti zóna változásának jellemzői az 1990-es években 311 • A globalizáció és a termelés térbeli viszonyai 315 • A budapesti térszerkezeti folyamatok kérdőjelei 316 • Rozsdaövezeti jövőképmozaikok 318

TOSICS IVÁN: Elképzelés az átmeneti zóna és a barnaövezet jövőjére a Budapest Városfejlesztési Koncepciójában és a kidolgozás alatt álló Középtávú Városfejlesztési Programjában 327
BVK első változat: 1998. augusztus 328 • BVK második változat: 1999. november 331 • BVK harmadik változat: 2000. szeptember 332 • BVK negyedik változat: 2001. december 334 • BVK ötödik változat: 2002. december 336 • A Középtávú Városfejlesztési Program első javaslata: 2003. december 339 • A Középtávú Városfejlesztési Program kidolgozásának folytatása 2004-ben 341

Chances of renewal in the brown belt of Budapest 345

A kötet szerzői 347

Technikai munkatársak 348

Bevezető

Az amerikai szakirodalomban a korai 1980-as években bukkant fel először a *brownfield* fogalma, melynek tükörfordítása a barnamező (barnaövezet, barnazóna), és amely egyszerűen az elhagyott ipari területeket jelentette akkoriban. Ahogy egyre több fejlett országban terjedtek a dezindusztrializációs folyamatok, e fogalom is gazdagodott, és eltérő tartalmakat kapott. Az USA-ban a brownfield-területeket főleg a környezeti szennyezettséggel társították. 1980-ban fogadták el az átfogó környezeti felelősséggel, a kármentesítés költségeivel, kártérítéssel és kötelezettségekkel foglalkozó törvényt, amelyet egy általános alap – a *Superfund* – létrehozásával kötöttek össze.[1] Az angol meghatározás szerint a brownfield az a terület, amelyet korábban ipari vagy más célokra használtak vagy fejlesztettek, illetve amelyet részlegesen jelenleg is használnak, kis hatékonysággal, most elhagyott, gazdátlan, lepusztult és szennyezett. A barnamezős területek beavatkozás nélkül azonnal nem hasznosíthatók (vagyis az újrahasznosítás előtt a területet ért károkat meg kell szüntetni). Ebben a megközelítésben a terület „alulhasznosítottsága" van kihangsúlyozva.[2]

Az Európai Unióban CLARINET *(Contaminated Land Rehabilitation Network Technologies)*[3] néven létrehoztak egy speciális munkacsoportot, amely a barnamezős újrahasznosítással foglalkozik. 2002-ben megjelent dokumentumukban a következő meghatározás szerepelt: *„A brownfield az a hely, amelyet előzőleg használtak már, jelenleg elhagyott, vagy kevésbé hasznosított; feltárt vagy feltételezett szennyezettségi problémákkal küszködik; főként a városi térségben található; a hatékony újrahasznosítása érdekében beavatkozásra van szükség".*[4] Látható, hogy ez a komplex meghatározás ötvözi az amerikai és az angol megközelítéseket, alapul szolgál a barnamezős területek rendszerezéséhez, és jól használható eszköz a fejlesztő politika számára. Az EU projektjeiben ez a definíció vált általánosan elfogadottá.

A közép- és kelet-európai országokban használt terminológia hasonlít az EU-s meghatározáshoz, a szakértők kihangsúlyozzák azt a tényt, hogy a terület korábban már hasznosított volt, jelenleg elhagyott, vagy kis hatékonysággal használják, és majdnem mindenütt megjelenik a környezeti szennyezettség (főleg a talaj és a vizek szennyezettségének) problémája. E fogalmakat azonban nem pontosítják, hiányoznak a *„benchmark"* mutatók: hol vannak a szintek, fokozatok, milyen egzakt mutatókkal írhatók le ezek a jellemvonások (például mit jelent az alulhasznosítottság, a szennyezettség).

Az MTA Regionális Kutatások Központjában végzett felméréshez a következő barnaövezeti meghatározást alkalmazták: A barnamezős területek kisebb hatékonysággal hasznosított (alulhasznosítottság), esetenként kiürült, volt iparterületek. De ide soroljuk a rosszul hasznosított, vagy elhagyott vasúti és a már kiürült katonai területeket is. A környezeti szennyezettség általános – de még többnyire feltáratlan – problémájához hasonlítható gondot jelent a tulajdonviszonyok rendezetlensége, valamint a felmerülő problémák átfogó jogi szabályozatlansága. A barnamezős területek rendkívül nagy aránya – a nyugati országokhoz hasonlítva – minőségi különbséget jelent a problémák kezelésében.

A *barnaövezeti rehabilitáció* tulajdonképpen a fenntartható fejlődés projektje. E helyek a regionális és a nemzeti politikák számára komplex – gazdasági, környezeti, társadalmi – kihívást jelentenek: a korábban más célra hasznosított, majd elhagyott helyek revitalizálását, a tönkretett környezet gyógyítását és a rehabilitált helyek visszavezetését, integrálását a működő gazdaságba. A sikeres barnamezős megújítási stratégiáknak és politikáknak a környezeti perspektívákat is magukba foglaló térségi és városfejlesztési tervezésbe kell illeszkedniük, annak érdekében, hogy e térségek számára megtalálható legyen az újrahasznosítás legkedvezőbb módja.

A barnaövezeti megújulás, megújítás – *de facto* – gazdasági kérdés. E barnamezős térségek – attól függően, hogy aktív önfejlesztő potenciállal rendelkező nagyvárosokban, passzív fejlesztő potenciállal rendelkező tradicionális ipari térségekben, vagy fejlesztő potenciállal nem rendelkező rurális térségekben találhatók – igen eltérő gazdasági helyzetben vannak. Van, ahol a térség használatának funkcióváltását kell segíteni, meggyorsítani, másutt a környezeti kármentesítést kell előnyben részesíteni, és nemritkán új munkahelyek teremtése és az életkörülmények javítása kap prioritást. A különböző újrafejlesztési stratégiákhoz új beruházókra, a tőkeberuházásban érdekelt vállalatok részvételére van szükség. Bármi legyen is a cél, a gazdasági szereplők (magánfejlesztők és állami intézmények) egyetértenek abban, hogy a barnamezők revitalizációja az új beruházások vonzásának, a társadalmi-gazdasági fejlődésnek *előfeltétele.*

Az ilyen megújítási projektek akkor életképesek gazdaságilag, ha egyensúly jön létre a föld értéke, ingatlanpiaci ára és a rehabilitáció költségei között. A beruházók általános álláspontja az, hogy a barnaövezeti megújításnak olyan hasznot kell hoznia a jövőben, amely meghaladja a rehabilitáció költségeit. Vagyis a beruházóknak olyan ösztönzőkre van szükségük, amelyek e helyeket – a rehabilitáció után – gazdaságilag életképessé teszik. Ennek egyik leghatékonyabb formája, ha a magánberuházók megoszthatják a rehabilitáció költségeit az állami intézményekkel. Amikor túl nagy a barnamezős kínálat, és a telek, illetve ingatlan értéke alacsony, a rehabilitáció költség–hasznon mérlege nemigen ösztönzi az újrahasznosítást. Általában a barnamezős rehabilitáció

nagyobb pénzügyi kockázatot jelent, mint a zöldmezős beruházás, ezért a beruházás a terület potenciális életképességére vonatkozóan megelőlegezett bizalmat feltételez. Így a barnamezős megújítás gazdasági szempontja elsősorban az, miként lehet menedzselni e beruházások pénzügyi kockázatait.

Az említett kockázatok között talán a környezeti károk jelentik a legnagyobb kihívást. A talaj- és vízszennyezés megszüntetése általában a legköltségesebb feladat. Nem véletlen, hogy a beruházók egyre nagyobb figyelmet fordítanak e kérdésekre. A környezeti kármentesítés finanszírozásában két alapvető megoldás lehetséges. Az első esetben a jelenlegi telektulajdonos felel a kármentesítésért, függetlenül attól, hogy része volt-e a korábbi szennyezésben. Feltételezhető, hogy ez a forma visszariasztja a beruházókat, mivel az új tulajdonos nem oszthatja meg a szennyezettség megszüntetésének költségeit más állami intézményekkel. A másik esetben a környezeti kármentesítés költségeit nem lehet a jelenlegi föld- és ingatlantulajdonosra hárítani. Ez a törvény tehát csökkenti a beruházó kockázatát, így a barnamezős rehabilitáció feladata vonzóbb a beruházó számára.

A nyugati országokban változott a gyakorlat az elmúlt évek során: az USA-ban 1995 óta a jelenlegi tulajdonosokat általában mentesítik a fizetési kötelezettség alól, ennek azonban feltételei vannak: az új tulajdonos – környezetre ható – tevékenységét szigorúan ellenőrzik és korlátozhatják. Angliában régebben az volt az elv, hogy a „szennyező fizessen". Ez azonban olyan mértékben akadályozta a brownfield-beruházásokat, hogy az ilyen jellegű fejlesztések finanszírozásában jelenleg az állami hatóságok is rendre részt vesznek. A francia felfogás szerint a barnamezős helyek nem azonosíthatók a szennyezett területekkel. Így ez idáig nem alakítottak ki átfogó szabályozást sem e téren. Ugyanakkor e megújítási programokban az EU, az állam és a régió oroszlánrészt vállal. Németországban is úgy gondolják, hogy a brownfield-megújítás átfogó társadalmi-gazdasági probléma, nem csak környezetszennyezési kérdés. Különösen a német újraegyesítés óta elindított barnamezős programokban vállalják át a szövetségi államok teljes mértékben a környezeti problémák fizetési kötelezettségeit – főleg a volt NDK területén. A kelet-európai, volt szocialista országokban is ezt a gyakorlatot kellene átvenni – hiszen a gyökeresen átalakult tulajdoni viszonyok között nemigen lehet megtalálni a korábbi szennyezések felelőseit. Ezek az országok azonban szegények, így az államok nem képesek szembenézni ezekkel a problémákkal. Sokszor a privatizáció felgyorsításának is az volt az egyik oka, hogy az állam elháríthassa a kármentesítés költségeit. Általában nincs egységes szabályozás e téren, többnyire egyedi megoldásokra kerül sor, amelyekben az állam (központi kormányzat és települési önkormányzatok) is részt vállal. Egyelőre az Európai Unió még nem nyújtott segítséget e téren a kelet-európai országok számára.

Összefoglalva tehát, a barnamezős problémák a fejlett országokban az érdeklődés középpontjában állnak. Szerteágazó gazdasági, környezeti és társa-

dalmi vonatkozásuk van, a problémák különböző súlyúak és kiterjedésűek – a lényegük azonban ugyanaz:

– Hogyan tudják a politikusok összehangolni a gazdaság fejlesztését a környezetvédelemmel?

– Milyen erőforrásokat lehet mozgósítani a barnamezős programok számára?

– Hogyan és milyen szinteken lehet a brownfield projekteket megvalósítani, menedzselni?

A nyugati országok tudatosan foglalkoznak a barnamezős megújítás gazdasági, környezeti és társadalmi feladataival, e programok előnyeivel és hátrányaival. Az állami szféra – helyi, regionális, nemzeti és nemzetközi szinteken – egyre nagyobb szerepet vállal a barnamezős beruházásokban. Ugyanakkor még nincs általánosan elfogadott jogi-szabályozási rendszer – sem az EU-ban, sem a tagországaiban – e programok kezeléséhez. A közép- és kelet-európai országokban elsősorban abban lehet reménykedni, hogy az EU-csatlakozás felgyorsítja a barnamezős rehabilitációt, a figyelem középpontjába állítja e feladatokat, és jelentősen kibővíti a megoldáshoz szükséges pénzügyi forrásokat.

Könyvünk a budapesti barnaövezet megújulási esélyeivel foglalkozik.

A belváros és a kertváros közé beékelődve, mintegy 68-70 km^2-nyi területen, amelyet egykor az ipar nagy gyárai foglaltak el, terjeszkedik Budapest barnaövezete. A térség foltokban már mutatja a megújulás jeleit, de egészében még súlyos gondokkal küszködik: a környezet szennyezettségével, elhanyagolt lakótelepekkel, a MÁV jobbára már nem hasznosított, lerobbant területeivel, sok kiürült, romos épülettel. Nem kétséges, hogy ez a terület Budapest fejlődésének értékes tartaléka, a jövőben is várhatóan gazdaságának fontos tere lesz. Sokan látják már, városkutatók és városépítők, hogy elérkezett az idő, reálisan terveket lehet szőni a barnaövezet színeinek megváltoztatására.

A könyv témájának feldolgozása interdiszciplináris megközelítést kíván: a *városkutatók* között közgazdászokkal, történészekkel, szociológusokkal, környezeti szakemberekkel, geográfusokkal. A *várostervezők* elsősorban építészek és más műszaki szakképzettségűek, de van közöttük ingatlanfejlesztő és aktív várospolitikus is. A budapesti barnaövezettel foglalkozó könyv négy részből áll:

– Az első részben ismerkedhetünk meg a budapesti ipar kiépülésével és visszahúzódásával, mintegy 160 éves történelmével, a II. világháború előtti majd az államszocializmus időszakában. E korszak végére érve körvonalazódnak a jelenlegi barnaövezet határai.

– A második részben az „örökséget", illetve annak néhány fontos elemét mutatjuk be: a környezet-szennyezettség elterjedtségét, a térségben jelenleg is működő gazdaságot, a MÁV rosszul hasznosított területeit, valamint a gyárak közé szorult, elhanyagolt lakótelepeket, lakásokat és problémákkal küszködő lakóikat.

– A harmadik rész a funkcióváltás sikeres példáinak bemutatásával foglalkozik. A gyárak romjaitól és a környezet szennyezésétől megtisztított területeken felépült új bevásárlóközpontok és a közel 10 éve épülő Infopark már nem is emlékeztetnek a korábbi ipari környezetre. De vannak megőrzésre érdemes ipari műemlékek is, amelyeket múzeumi körülmények között csodálhatunk meg, vagy új funkcióknak (kulturális, lakás) nyújtanak helyet, teret.

– Végül azokkal az ígéretes tervekkel foglalkozunk, amelyek nem csak egy-egy projektre terjednek ki, hanem átfogóan kezelik a budapesti barnaövezetet: a közlekedés-fejlesztéssel, a térszerkezeti átalakításokkal és a barnaövezeti rehabilitációban oly meghatározó szerepet játszó városrendezési szabályozással ismerkedhetünk meg. A zárótanulmány pedig arról ad számot, hogy a 2003 tavaszán, a Fővárosi Önkormányzat Közgyűlése által elfogadott Budapesti Városfejlesztési Koncepcióban milyen helyet kapott a barnaövezeti rehabilitáció.

A több mint két tucat tanulmány elolvasása után sem nyugodhatunk meg, hogy már ismerjük a problémákat, kijelöltük a jövőben megvalósítandó fejlesztések irányait, sőt, már el is indult a fejlődés ezen az úton...

Mert, sajnos, nem ismerjük átfogóan és minden részletében a problémákat, például csak sejtéseink vannak a barnaövezeti környezet-szennyezettségről; arról, hogy milyen, részben kaotikus, részben kedvezőtlen tulajdonviszonyok alakultak ki a nagyvállalatok privatizációja után, vagy ha a MÁV piacra dobná alig hasznosított területeinek egy részét, talán alapjaiban mozgatná meg a budapesti ingatlanpiacot...

A spontán funkcióváltásnak örülhetünk ugyan, de ez nem átgondoltan zajlik, és ezidáig a barnaövezet kis mozaikjait újította csak meg. Nem is olyan régen ez a térség volt Budapest gazdaságának központja, ahol több mint félmillió embernek volt munkahelye. A ma itt működő vállalatok nagy része átmeneti időre rendezkedett csak be, azok pedig, akik fejlesztenének, ebben a kiterjedt térségben nem tudják bővíteni vállalkozásaikat.

A tervek ugyanis egyrészt nem eléggé összehangoltak (kerületek kontra Fővárosi Önkormányzat, Főváros kontra agglomeráció) és főleg nem eléggé gazdaságpártiak. A barnaövezet infrastruktúrájának fejlesztési tervei ugyan vonzóbb környezetet kívánnak teremteni a gazdaságnak is, ha találnak maguknak helyet a vállalatok. Sajnos, a Fővárosi Szabályozási Kerettervben és a kerületi önkormányzati módosítások olyan városrendezési tervet fogadtak el, amelyből, például, kiszorították az ipari területeket! Budapesten nem működik egyetlen ipari park sem. Mindez kifejezi a tradicionális konfliktust, amely a városterezők és a gazdaságfejlesztők között alakult ki Budapesten. Pedig jelenleg megállt az ipar kivonulása a fővárosból, az ipari munkahelyek száma stabilan meghaladja a tekintélyes százezres létszámot, a külföldi működő tőke ipar iránti érdeklődése újra megélénkült. Fejlődne tehát az ipar is, ha lenne hol...

De a központi kormányzatok sem kényeztették el Budapestet a rendszerváltozás után. A közelmúltban nem kaptak kormányzati támogatást a budapesti európai uniós pályázatok, akkor, amikor az EU kitüntetett figyelmet kezd fordítani a nagyvárosokra. Most Budapestnek – és benne a nagykiterjedésű barnaövezetnek – is talán több esélye lenne EU-forrásokhoz jutnia.

A könyvet a Stratégiai Kutatások sorozatában a MTA Társadalomtudományi Központja jelenteti meg, de a kutatási háttér biztosításával és a pénzügyi források kiegészítésével az OTKA (KO–1940/2002: T 037316 számú kutatása), a MTA Regionális Kutatások Központja, valamint a Regionális Kutatási Alapítvány is hozzájárul a könyv kiadásához.

Barta Györgyi

Jegyzetek

1 Caraciobanu A.-Barta Gy. (2004).
2 Alker, S. (2000), 52. old.
3 A szennyezett föld rehabilitációjának technológiájával foglalkozó hálózat.
4 CLARINET, Ferber and Grimski (2002), 9. old.

Irodalom

Alker, S.: The Definition of Brownfield. *Journal of Environmental Planning and Management,* 43, 2000. No.1.

Auer, M., Adler, L.: Environmental Liability and Foreign Direct Investment in Central and Eastern Europe. *Journal of Environment and Development,* vol. 10, 2001. No.1.

Barta Gy. (témavezető): *Gazdasági átalakulás Budapest barnaövezetében.* MTA RKK, Budapest, 2002. (Munkatársak: Beluszky P., Győri R., Lőcsei H., Aradi P., Hakszer R., Sikos T.T., Takács B., Fenyvesiné.)

Börner és társai: Financing and organisation of brownfield recycling–development of a strategy for Saxony. In: *Contaminated soil.* Leipzig, 2000. Idézve: CLARINET, 2002.

Caraciobanu A.–Barta Gy.: A barnamező/brownfield. In: Barta (témavezető): *Rehabilitációs megoldások az európai nagyvárosok barnaövezetében.* MTA RKK, Budapest, 2004.

Ferber–Grimski (CLARINET GROUP): *Brownfields and Redevelopment of Urban Areas.* Austrian Federal Environment Agency, 2002.

I. rész

Az ipar kiépülése és visszahúzódása Budapesten

BELUSZKY PÁL – GYŐRI RÓBERT

Budapest ipari övezetének kialakulása

Budapest ipari övezeteinek a második világháborúig tartó történetét (kialakulását és területi változásait) négy szakaszra oszthatjuk:

- A kezdetektől (1830-as évek) 1867-ig
- 1867-től a Millenniumig (1896)
- 1896-tól az első világháború végéig
- Az első világháború végétől a második világháborúig

A budapesti ipari övezet kialakulásának kezdetei

A 19. század elejéig Budapest ipara kézműipari keretek között tevékenykedett. Az iparosok műhelyei a lakóterületekbe ékelődtek, többnyire az iparűzők lakóházában működtek; még az sem volt különösebben jellemző, hogy az azonos iparágban tevékenykedők a város egyes negyedeibe vagy utcáiba húzódtak volna. Bizonyos funkcionális tagolódást az eredményezett, hogy egyes nagy helyigényű s zajos-bűzös tevékenységek a város mindenkori peremére szorultak (vásárok, állatvásárok, beszálló-vendéglők, istállók, rakházak stb.). A „török kor" aléltságából éledező Pest a 18. század első felében az akkori városfalak övezte területet, a Kiskörút és a mai Deák Ferenc utca határolta negyedet foglalta el, Buda zártabban beépített városteste a Várra, a Víziváros és a Rácváros (Tabán) terjedt ki. A beépített terület határain túl alakult ki a nagy helyigényű intézmények övezete: a vásárterek (a Széna tér s az akkor hasonlóképp nevezett mai Kálvin tér), a temetők, téglavetőhelyek – mint pl. a mai Moszkva és Mechwart tér, – faraktárak stb. A pesti oldalon a városfal és kb. a mai Nagykörút között a pesti polgárok kertjei, majorságai terültek el. Ez az övezet az 1780-as évekre már kiszélesedett, megjelentek az első állandó lakók is, ám továbbra is falusias jellegű külváros maradt. A Belváros északi falánál, a Váci-kapun túl a 18. század végéig homokos, „puszta" terület húzódott, melynek egy részét állatvásártérként használták (a mai Erzsébet-teret), itt állt a Sóhivatal sóraktáraival, dohánypajtáival. A 18. század végétől gyors ütemben növekedett a város jelentősége, ezzel együtt lakossága (1785-ben Pest, Buda és Óbuda lélekszáma nem érte el az 50 ezret, 1826-ban viszont már 94 ezren lakták a három várost), változtak funkciói (a mezőgazdasági termékek legfontosabb Kárpát-

medencei árugyűjtő, feldolgozó-, kereskedő-központjává vált, s fokozatosan az ország szellemi központja is Pest-Budára került). Mindezek hatására a 18. század végén a városi szerepkörű, városias beépítésű területek is átlépték a városfalakat, zártabb, összefüggő beépítésű külvárosok alakultak ki, s ennek következtében a „nagy helyigényű" funkciók „kijjebb" húzódtak, kelet, délkelet felé a mai Nagykörút külső oldalára. A Lipótváros déli harmadán kiépülő klasszicista városrészbe húzódtak Pest legtehetősebb polgárai, ide tevődött át a kereskedelmi élet súlypontja is. A mai Nádor utca az arisztokrácia kedvelt pesti lakóhelyévé vált. Meg kell jegyezni, hogy a forgalom növekedése nyomán mind a pesti, mind a budai Duna-partok kikötői funkciókat töltöttek be. Ekkor, a 19. század elején alakult ki néhány olyan városszerkezeti elem, amely – a később kialakuló ipari zónákkal együtt – nehezen áttörhető abroncsba fogta a főváros lakóterületét: a Városliget, a Népliget, a Kerepesi temető.

A reformkorban létesítették az első gyáripari jellegű üzemeket Pest-Budán: a Dunai Gőzhajó Társaság óbudai hajógyárát 1835-ben; az üzem néhány évvel az alapítás után már több mint 2000 alkalmazottat foglalkoztatott; a cukorfinomítót (1834), a gyufagyárat (1839), a később hatalmasra növekedett malomipar „első fecskéjét", a József Hengermalmot (1841), néhány kisebb öntödét és gépgyárat, így Vidats István mezőgazdasági gépgyárát, a későbbi „Ganz-birodalom" előhírnökét, Ganz Ábrahám vízivárosi vasöntödéjét, téglagyárakat, a Valero-féle és Koch Péter selyemgyárát stb. Az üzemek egy része még mindig a lakónegyedekben létesült, de már „működni" kezdtek a Pest-Buda ipari övezeteit létrehozó *tényezők*. Ezek közül a legfontosabbak:

– A természeti adottságok közül a legjelentősebb a *Duna vízi útja*, később az üzemek vízigényének kielégítésében játszott szerepe. Budapest 19. századi viharos gyorsaságú növekedésének-fejlődésének talán legfontosabb motorja a terménygyűjtő-kereskedő szerepkör volt s az erre települt feldolgozóipar (malom- és szeszgyárak). Márpedig az 1850-es évek végéig a terményforgalom zöme vízi úton bonyolódott, jelentősebb terménykereskedő városok a hajózható folyóktól távolabb nem is alakulhattak ki. De a város ellátására szánt áruk jó része is a Dunán érkezett Pest-Budára, elsősorban is az építőanyagok, az épület- és tűzifa. A 19. század utolsó harmadáig a tutajozás révén is érkeztek áruk (főleg épületfa) a városba. Pest-Buda első „iparnegyedei" ezért a *Duna partjai mentén* alakultak ki, s a dualizmus korának végére „rögzült", kiteljesedett ipari övezeteinek többsége is a Duna mellett helyezkedett el. Csupán Kőbánya ipartelepei nem álltak kapcsolatban a Dunával, s néhány „kései" ipari zóna, elsősorban az 1950-ben a fővároshoz csatolt elővárosi övezetben, pl. Kispesten. A Duna-part belvárosi szakaszán a kikötő, illetve a rakpart szerepét is betöltötte, szinte állandóan üzemelő vásártérré alakítva a partokat; mivel kikötők, illetve kikötői létesítmények, mint pl. a későbbi Elevátor, csak meglehetősen későn épültek, ez az állapot – sok panaszra okot adva – egészen a 20. századig fennállt.

– Ugyancsak a természeti adottságok közé sorolhatunk néhány nyersanyaglelőhelyet, a kőbányai építőkövet, melynek a bányászata maga is bizonyos ipari tevékenységet „vitt" Pest külvárosába, majd a felhagyott kőfejtők a sörgyártás telephelyválasztását irányították Kőbányára. A téglagyártáshoz szükséges agyag telepítette a téglagyárakat Óbudára, Újlakra, illetve ugyancsak Kőbányára.

– Pesten 1846-ban nyílt meg az első vasútvonal; a Vác irányába tartó vonal pályaudvara, a Magyar Középponti Vasút indóháza nagyjából a mai Nyugati pályaudvar helyén állt. 1848-ig Szolnokig is kiépült a vaspálya. 1861-ben nyílt meg a déli vasút s épült meg a Déli pályaudvar is, végül 1867-ben épült fel a losonci vonal megnyitását követően a Józsefvárosi pályaudvar. Fokozatosan elkészültek a pályaudvarokat összekötő vágányok, illetve az iparvágányok. 1851-ben Béccsel létesült kapcsolat, s még ebben az évtizedben az ország legfontosabb terménykereskedő városaival, Szegeddel, Araddal, Békéscsabával, Temesvárral, Debrecennel, Kecskeméttel stb. Budapest külforgalmában már a hatvanas évekre a vasút került az első helyre, érthető, hogy ipartelepítő hatása egyre jelentősebb. A vasút, nagy kiterjedésű pályaudvaraival, üzemi épületeivel, „sín-tereivel" (az 1870-es évekre kb. 450 ha területet mondhatott magáénak a vasút a korabeli közigazgatási határokon belül), gyakorta városszerkezeti akadályokat képező vonalaival maga is markánsan alakította a városszerkezetet (s mára létesítményeinek egy része maga is a barnaövezet része lett), s közvetve – ipartelepítő hatása révén – még inkább alakította a város funkcionális övezeteit.

A vasút a következő ipari övezetek kialakulásában játszott szerepet:

– az *észak-pesti,* a Duna és a váci vonal között kialakult ipari zóna esetében (Angyalföld, Váci-út környéke, Újpest). Itt a Duna – különösen az övezet kialakulásának kezdetén – szintén fontos szerepet játszott az ipari terület kialakulásában. De a korai vasútépítés – a Budapest–Vác vonalat 1846-ban nyitották meg, s 1851-től ezen a vonalon bonyolódott a Bécs s Bécsen keresztül az Ausztria, sőt Európa felé irányuló forgalom is – nyomán vált a terület ipari övezetté. A vasút megnyitásakor s az azt követő évtizedekben a Duna és a vasútvonal közé eső terület beépítetlen volt, ami megkönnyítette az ipartelepítést.

– A hatvani és a szolnoki vonalak, valamint a Józsefvárosi pályaudvar közelsége – a szolnoki vonalat szintén 1848 előtt nyitották meg – a beépített terület határán, a Külső-Józsefvárosban s a vasútvonalak által közrezárt Kőbányán hatalmas ipari övezetet alakított ki, igaz, jó egy évtizeddel később, mint Észak-Pesten. Az ipari övezet egyes üzemei közvetlenül is kapcsolódtak a vasúthoz (Ganz-vagongyár, járműjavító). A szolnoki vonalból kiágazó Lajosmizse–Kecskemét vonal mentén is kisebb ipari zóna alakult ki a századfordulón, a 20. század elején, az újonnan létrejött elővárosokban, Kispesten és Pestszentlőrincen.

– A Budapest–Szabadka vasútvonal mentén (mely vonal az Alföld agrárpiacai felé teremtett összeköttetést), illetve a déli vasúti hídhoz (1881-ben adták át a forgalomnak) vezető vasút mellett alakult ki a *dél-pesti ipari övezet.* Jelentékeny részét foglalták el magának a vasútnak a létesítményei (Ferencvárosi rendező pályaudvar). Az ipari övezet kialakulásában a Duna vízi útjának is szerepe volt. Az Alföld felől befutó utak, vasút s a vízi út elsősorban az élelmiszeripar letelepedését szorgalmazta (gőzmalmok, vágóhidak és húsipar, szeszgyártás).

– Kisebb szerepe volt a vasútnak az óbudai ipari övezet kialakulásában (az esztergomi vonalat csak 1895-ben adták át a forgalomnak), noha az 1910–1913 között felépült hatalmas óbudai gázgyár az esztergomi vonalon érkező dorogi szénre épült. A 20. században naggyá nőtt lágymányosi–kelenföldi és a csepeli ipari területek sem a vasútra „települtek", noha természetesen iparvágányaik révén kapcsolódtak a vasúthálózathoz.

– A természeti adottságok és a forgalmi előnyök mellett más tényezők – kevésbé jelentős – hatásait is megemlíthetjük. A városegyesítés körüli években már a *városrendezési elképzelések* is megfogalmazták a funkcionális övezetek kialakításának igényét. Az 1871-es beépítési terv a gyárváros helyét a város lakóterületeitől délre jelölte ki, ahol akkor csak a ferencvárosi Dunaparton indult meg egy ipari övezet kialakulása. A beépítési terv gyárvárosi zónája magában foglalta a későbbi dél-budai (kelenföldi) iparnegyedet, a Csepel-sziget északi csúcsát, valamint a Közép- és a Külső-Ferencvárost és Kőbánya déli sávját. A kijelölt területen a következő évtizedekben valóban nagy kiterjedésű ipari területek alakultak ki. Nem tartalmazta viszont a beépítési terv az észak-pesti zónát (Angyalföld, Váci út-mente), Óbuda iparnegyedét, valamint a külső-józsefvárosi és a kőbányai ipari zónákat. Az építészeti előírások is igyekeztek kiszorítani a lakóövezetekből a szennyező, zajos vagy veszélyes üzemeket. (Ez is ösztönözte többek között a működését a Ferencvárosban kezdő Weiss–Manfréd gyár áttelepítését a Csepel-szigetre.)

Természetesen a telekárak különbségei, az infrastruktúra kiépítésének lehetőségei és költségei szintén motiválták az ipari üzemek telephelyválasztását, többek között ösztönözték a város közigazgatási határain kívül eső területek, az elővárosok iparosodását, különösen a 19. század utolsó negyedétől kezdődően, az új „telepek" – Kispest, Erzsébetfalva, Pestszentlőrinc – kialakulását követően.

A vázolt ipartelepítő tényezők a gyáripar kialakulásának kezdetén elsősorban Óbudára, a Lipótváros északi sávjába (a mai Szent István körút mentére) s általában a Duna partjaira vonzották az ipari üzemeket. A korábban megjelölt *első iparfejlődési periódusban* (a kiegyezésig) markánsabban két későbbi ipari zóna körvonalai bontakoztak ki:

– Az *észak-pesti ipari zóna* mai helyétől – tehát a 19. század végére, a 20. század elejére rögzült angyalföldi (Váci út menti) és újpesti ipari negyedektől – délebbre, a Lipótváros északi, a későbbi Újlipótváros déli szegélyén kezdett kiformálódni. Ez a városrész az Újépülettől (a mai Szabadság tér helyén álló, 1897-ben lebontott katonai létesítménytől) északra a 19. század utolsó harmadáig beépítetlen volt, vagy legfeljebb építőanyag-raktárak, kisebb műhelyek álltak e „külvárosban". Az ipar idetelepülését kezdetben a Duna mint fontos szállítási útvonal s 1846-tól már a váci – 1851-től a bécsi – vasútvonal nyújtotta lehetőségek ösztönözték. A Dunán úsztatott tutajok is itt kötöttek ki, faanyagukat a partközeli faraktárak, építőanyag-telepek dolgozták fel s árusították. Már a következő korszakok ipartelepítéseire hatott az északi vasúti összekötő híd megépítése, az így könnyen elérhető dorogi szénmedence szene. Korán megépült a Vizafogó teherpályaudvar, s egy sor iparvágány. (Még a század végén is iparvágányok vezettek a későbbi Országház környékén működő ipari üzemekhez, s a nevében funkcióját hordozó Fa-tér telektömbjeihez.) A Váci út forgalmi jelentőségét növelte, hogy már a városegyesítés előtt lóvasút járt rajta egészen Újpestig. Ugyancsak korán kiépült itt a víz- és gázhálózat. E zónában kezdetben a raktározási tevékenység válik fontossá. Itt emelik ki a Dunán úsztatott tutajok fáját (az abszolutizmus első éveiben évi kb. 8 ezer tutaj érkezik Pest-Budára), rakodják ki a tutajok hozta árukat, tűzifát, deszkát, zsindelyt, szénát, szalmát, s természetesen itt kötött ki a teherhajók egy része is. Az 1870-es évekig mind a budai, mind a pesti rakparton a Lánchídtól északra hatalmas rakterek húzódnak, s részben itt történik a beérkező rakományok feldolgozása is (fűrészüzemek, parketta-készítés, tűzifa-fűrészelés stb.). A század végéig – amikor már a kőszén és a városi gáz erős konkurenciát jelentett a tűzifának – a fakereskedés és -feldolgozás az egyik legjelentősebb gazdasági ágazata volt a fővárosnak; a kiegyezés körüli években 3-3,5 millió mázsa tűzifát és közel 1 millió mázsa épületfát használt el a város évente. Csak az 1870-es évek elején kezdi meg a város kiszorítani e fatelepeket, raktárakat a belsőbb városrészek Duna-partjairól (Budán 1873-ban tiltják meg a Császár-fürdőtől délre a farakodást, Pesten a Parlament helyén álló faraktárakat 1875-ben kezdik kitelepíteni).

Már 1848 előtt megjelentek az első gyáripari jellegű üzemek e térségben, elsőként a Pannónia gőzmalom. Az abszolutizmus éveiben felgyorsul e folyamat; elsősorban gőzmalmok települtek ide (az említett kiváló forgalmi helyzet eredményeként): a Victoria, az Unió, az Első Pest-Budai Gőzmalom. Továbbra is itt működött a Pannónia gőzmalom. A Lipótvárosban tevékenykedett Budapest egyetlen cukorgyára, a Nyugati pályaudvar közvetlen közelében, valamint szeszgyárak. A Váci út mentén megjelentek az első fém- és gépipari műhelyek. Ám az észak-pesti ipari zóna angyalföldi városrészein e korai korszakban még nem telepedett meg a gyáripar. Ugyanakkor Újpesten – e település az első elő-

városa volt Pestnek, épp 1848-ban nyert községi szervezetet – már megjelentek a későbbi ipari övezet csírái, az újpesti hajógyárak – ekkor még inkább csak kis műhelyek – olaj-, sütő- és szeszüzemek, inkább kézműipari műhelyek vagy manufaktúrák képében pedig az asztalosipar és a bőripar.

– Az *óbudai gyáripar* kezdetei ugyancsak 1848 előttre nyúlnak vissza, s az egyik telepítő tényező itt is a Duna vízi útja volt. A vasút azonban csak későn, a 19. század legvégén lépett a telepítő tényezők sorába, a vasúti összekötő híd megépülte, illetve az esztergomi vonal megnyitása után. Ekkor elsősorban a dorogi szénmedencével megteremtett kapcsolat jelentett előnyt az óbudai üzemeknek. (Az esztergomi vasútvonal megnyitása előtt is eljutott a dorogi szén Pest-Budára, részben a Dunán, részben tengelyen, közúton.) Az így érkező szén is Óbudánál érte el a városhármast. Az óbudai gyáripar fejlődéséhez az is hozzájárult, hogy 1846 előtt a zsidó vallású országlakosok a szabad királyi városokban nem telepedhettek le (legalábbis tartósan és „hivatalosan"), nem nyerhettek ott polgárjogot. Így a pest-budai gazdasági életben résztvevő zsidó vállalkozók jó része is Óbudán lakott, keletkező tőkéjüket itt fektették a kibontakozó gyáriparba.

Óbuda legrégibb alapítású üzemei a textiliparban jöttek létre. Goldberger textilkikészítő üzemét 1784-ben alapították, s már a polgári forradalom előtt működött a Leiter-féle üzem (alapítva 1826-ban), s 1851-ben csatlakozott melléjük Spitzer Gerzson textilgyára. A textilkikészítés technológiája nagy mennyiségű vizet igényel, ezért is kedvező volt a Duna-közeli telepítés. Az óbudai ipar „zászlóshajója" azonban 1835-ös munkába állása óta, a közelmúltban történt bezárásáig az Óbudai-szigetre telepített hajógyár, az Első Osztrák Duna Gőzhajózási Társaság modern üzeme volt. 1839 óta vastestű gőzhajókat, uszályokat, speciális dereglyéket gyártott, s már 1848 előtt megkezdték a gőzgépek gyártását is hajóikhoz. A textilüzemeken és a hajógyáron kívül sokféle gyáripari méretű üzem települt Óbudára, illetve Újlakra. A Duna vízi útja mellé a budai oldalon is gőzmalmok települtek (Óbudán az első gőzmalom 1850-ben nyílt meg); Újlakon illetve a Víziváros Duna-partján szintén épültek nagy kereskedelmi malmok. Az Óbudán és Újlakon található jó minőségű agyag téglagyárakat telepített a körzetbe.

Itt jegyezzük meg, hogy 1845-ben kezdte meg működését a Víziváros északi peremén Ganz Ábrahám öntőműhelye (a mai Öntödei Múzeum területén); a szerény öntőműhelyből nőtt ki a Ganz-féle vállalatbirodalom, amely már az 1850-es években a magyar járműgyártás legnagyobb termelője (vasútikerékgyártás, vagongyártás, később mozdonyok gyártása) s a világpiacra is kijut korszerű termékeivel.

– Valamivel később kezd kiformálódni a *külső-józsefvárosi,* és a vele területileg összefüggő *kőbányai,* valamint a *ferencvárosi* ipari zóna.

A *józsefvárosi–kőbányai ipari zóna* kötődése a vasúthoz egyértelmű. A józsefvárosi pályaudvar, a szolnoki, újszászi, hatvani (s ezen keresztül a losoncisalgótarjáni és a miskolci) vonalak kedvező közlekedési kapcsolatokat kínáltak. Ezt a kedvező forgalmi helyzetet kezdetben a kereskedelem használta ki. Szinte hetekkel a Tiszai Vasút megnyitása után, már 1848-ban megvetették a kőbányai sertéskereskedelem, illetve az üzemi méretű sertéshízlalás alapjait. A 19. század végéig Kőbánya Európa legnagyobb sertéskereskedelmi központja maradt, 180 kh-at foglaltak el a sertésólak, ahol esetenként kb. 100 ezer állatot tartottak. Ugyancsak Kőbányára települtek a város sörgyárai az 1860-as évektől, kihasználva az elhagyott kőbányákban létesíthető sörpincék lehetőségét. Ugyancsak a helyi adottságokkal magyarázható a téglagyárak Kőbányára telepedése (téglagyártásra alkalmas agyag). Közvetlenül a vasutakhoz kapcsolódtak a korszakunk végén kialakított – máig működő – járműjavító üzemek, s a vasúti gépgyártás üzemei. A Ganz-vállalat egyik legsikeresebb üzletága, a vasúti kocsik, mozdonyok, kerekek gyártása a vízivárosi üzemből a józsefvárosi pályaudvar mellé került át (mára a „rozsdaövezet" egyik állatorvosi lovává válva). A kőbányai ipari övezet „kivirágzása" már a következő korszakban következett be.

Ugyanez vonatkozik a *ferencvárosi ipari negyedre*. A vasútvonalak csak a kiegyezés után, az 1870-es években érték el ezt a területet. Addig csupán a Duna jelentett telepítő energiát a Ferencvárosban, így elsősorban raktározási-kereskedelmi funkciók telepedtek a Duna-partra (köztük a sóház és a sóraktárak, a dohányraktár). A Concordia Gőzmalom azonban már itt működött a kiegyezés előtt s téglagyárak is telepedtek a Duna-partra.

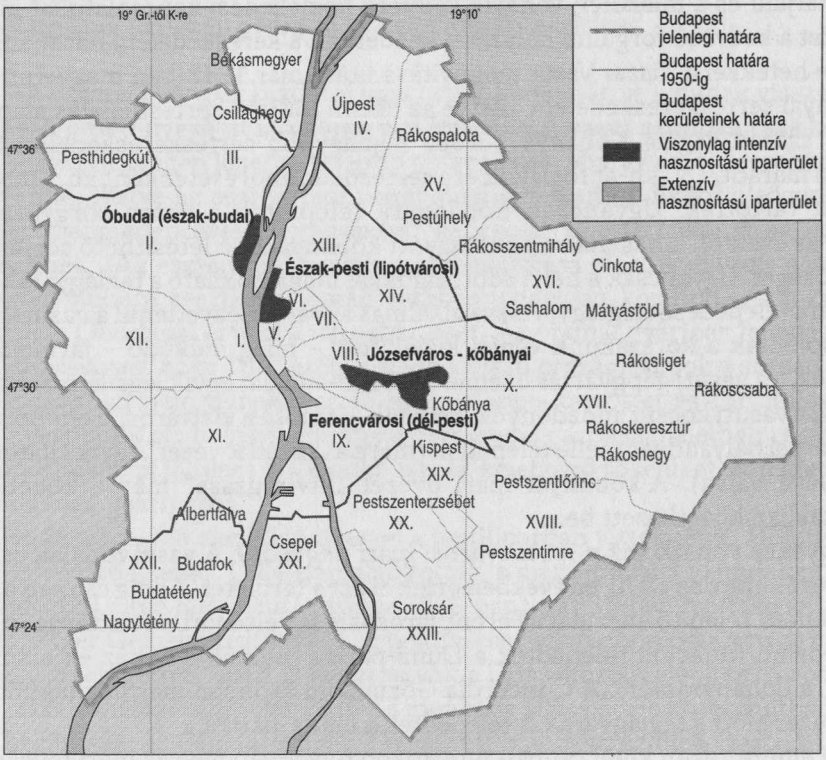
Az említetteken kívül csupán *Budafokon* figyelhető meg az ipari tevékenység némi koncentrációja (az itteni pincékhez köthető bortárolás, söripar); a későbbi nagy ipari övezetek közül a kelenföldinek és a csepelinek még nincs nyoma a kiegyezés előtt Budapest térképén *(1. ábra)*.

Budapest ipari övezetei 1867 és 1896 között

Budapesten 1891-ben 367 húsz főnél többet foglalkoztató üzem működött, 1896-ban 592 (az akkori közigazgatási határok közt). Budapest térképén egyre határozottabban rajzolódtak ki az ipari övezetek, ipar negyedek, bennük az ipari üzemek egyre összefüggőbb területet képeztek, infrastruktúrájuk gazdagodott, egyre „maradandóbb" alkotásoknak adtak helyet. A városegyesítés nyomán megteremtődtek a tervszerű városfejlesztés és -rendezés feltételei. A főváros ipari övezetei közül az *észak-budai* (óbudai), az *észak-pesti* (angyalföldi–újpesti), a *kelet-pesti* (külső-józsefvárosi és kőbányai), már 1867 előtt körvonalazódott övezetek a korábbi energiákra támaszkodva növekedtek-sűrűsödtek, öltöttek markáns iparzóna-jelleget, a *dél-pesti* (ferencvárosi) ipari

1. ábra.

Budapest összefüggő ipari-kereskedelmi területei 1870 körül



körzet is határozottabban körvonalazódott, a *Csepel-szigeti* körzet kialakulása a kezdet-kezdetén tartott, a *kelenföldi* viszont továbbra is hiányzott a város térképéről.

– Az *észak-pesti* ipari körzet egyrészt északabbra tolódott, összefüggésben a Lipótváros lakóövezetének terjeszkedésével, a Nagykörút kiépítésével, a Margit-híd megnyitásával. (Igaz, a Millennium idején felépült, reprezentatívnak szánt Vígszínházat a kortársak megrökönyödésére még fatelepek vették körül.) Másrészt zárt ipari körzetté formálódott a Duna, a Váci út s az északra tartó vasútvonal mentén, s megközelítette-elérte az újpesti ipartelepeket. A 19. század végén ebben a körzetben dolgozott a főváros ipari munkásságának kb. 30%-a. A cukorgyár, a lipótvárosi malmok egy részének leállítása, ill. áttelepítése nyomán (noha Újlipótváros területén továbbra is három nagy teljesítményű gőzmalom működött) egyre inkább a fém- és gépipar adta meg a körzet jellegét. Hajójavító műhelyekből hajógyárakká nőtte ki magát a két újpesti üzem, ide telepedett a kialakulóban lévő szerszámgépipar és a mezőgaz-

dasági gépgyártás több üzeme. Újpesten a bőr- és az asztalosipar kisebb-nagyobb gyárai sorakoztak a Külső-Váci út mentén. Sajátos „területhasználati" formaként jelentkeztek a katonai létesítmények e zónában, a laktanyák és a nagy katonai raktárak.

– *Óbuda* korábban kialakult ipari profilja nem változott a kiegyezés és a Millennium között, ám gyártelepei sokasodtak és növekedtek, élükön a hajógyárral. Leginkább a textilipar gyarapodott, s továbbra is jelentős a téglagyártás. Óbuda iparában majd az esztergomi vasútvonal megnyitása hoz új elemet, pl. erre alapozva hozták létre Budapest központi gázgyárát, már a 20. században.

– A *józsefvárosi–kőbányai* ipari körzet az itt tárgyalt három évtized alatt hatalmassá növekedett, a termelés volumene is sokszorosára nőtt. A Józsefváros peremén alakultak ki a főváros akkori legnagyobb üzemei, a Ganz és a MÁVAG gépgyárai, a közelükben pedig a járműjavító telepek. Kőbányán a „hagyományos" iparágak is növekedtek; a sertéshizlaló, ill. kereskedő telepeken egy év alatt már közel egymillió sertés fordult meg az 1890-es években (az 1895-ös sertésvész után viszont lehanyatlik a kőbányai „sertésipar"). Négy nagy sörgyára a fővárosi sörgyártás kilenctizedét adja; különösen a 19. század utolsó éveiben ugrik meg a sörgyártás volumene, nem függetlenül a filoxéravésztől, a budai szőlők kipusztulásától. Új sörfőzdék is nyílnak, 1892-ben a Kőbányai Polgári Sörfőző, 1894-ben a Király Sörfőző, s már az előző korszakban is működött az Első Magyar Részvényserfőzde és a Dreher-féle sörgyár. A Gyömrői, a Jászberényi és a Maglódi út mentén sorakoztak a főváros legnagyobb téglagyárai, s a hatvani–újszászi, illetve a szolnoki vasútvonalat követve széles ipari sáv kezdett kialakulni.

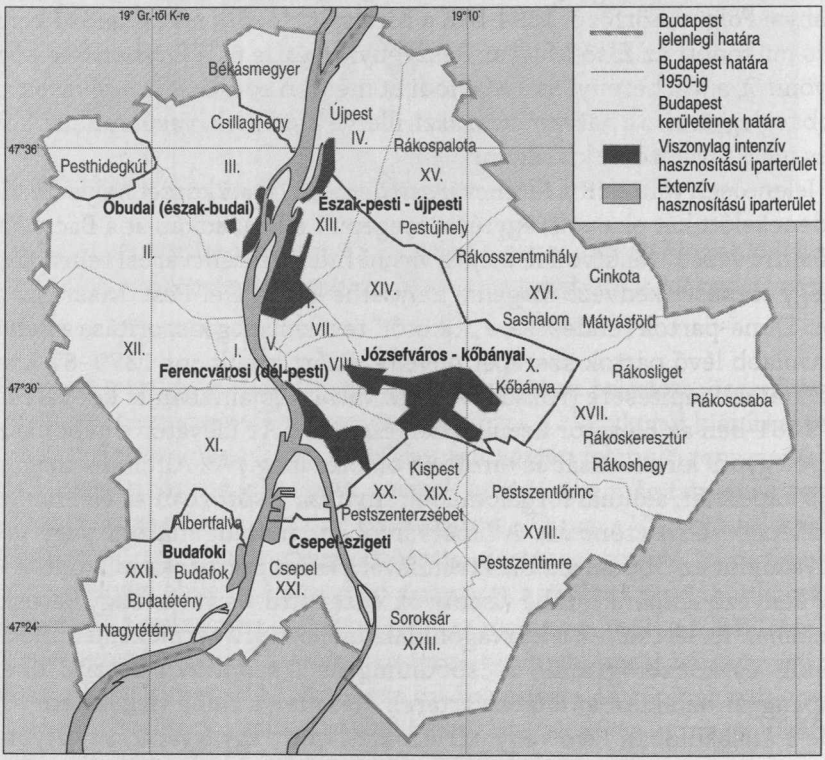
– Jelentősen változott a *ferencvárosi* (délpesti) ipari körzet helyzete. Ennek mindenekelőtt két oka volt: egyrészt megépült a Szabadkán át a Bácskába, ill. a Balkánra vezető vasútvonal, majd a vasúti híd s a ferencvárosi teherpályaudvar. Egy csapásra kedvező forgalmi helyzetbe került Dél-Pest. Másrészt a belvárosi Duna-partok rendezése, a „kikötői" tevékenység kiszorítása a Belvárostól távolabb lévő partok szerepét növelte. Ezért került sor 1879–81 között a közraktárak kiépítésére (rozsdaövezetté válva napjainkban is kérdéses jövőjük), 1881-ben az Elevátor üzembe helyezésére. (Az Elevátor a gabonaszállítmányok gyors kirakodását és tárolását oldotta meg.) Az Alfölddel megteremtett jó kapcsolat, a dunai forgalom ideirányítása elsősorban az élelmiszeripar megtelepedését ösztönözte. A Lipótvárosban „maradt" három nagy gőzmalom, valamint az Óbudai malom kivételével a Ferencvárosban működtek – egyelőre kedvező konjunkturális viszonyok közepette – a város nagy kereskedelmi malmai. Itt létesültek a közvágóhidak, mellettük a termékeiket feldolgozó szalámi- és konzervgyárak, a „spódiumgyár" (csontszén-készítő üzem), a szappangyár, valamint az állatvásárterek. Részben a Duna vízkészlete vonzotta ide a kialakulóban lévő vegyipar üzemeit: műtrágyagyárat, ásványolaj-feldolgozót, szeszgyárakat.

– A következő korszakban a főváros legnagyobb üzemét befogadó *Csepel-szigeten* (a pontosság kedvéért megjegyzendő, hogy közigazgatásilag Csepel még önálló község) a korszakunk legvégén villan fel a későbbi viharos gyorsaságú iparfejlődés jele: az 1884-ben alapított s kezdetben konzervgyártással foglalkozó Weiss Manfréd üzem – eredeti telephelye a Ferencvárosban volt – 1893-ban kezdett lőszergyártással is foglalkozni, s a robbanásveszélyes gyártelepet ekkor telepítik át a szigetre. A századvégen már fémöntödével és hengerdével is rendelkezett, s berendezkedett a legkülönfélébb hadfelszerelések gyártására. Az üzem vízigénye igen tetemes volt, ez is indokolta a szigetre való telepítését. Igazi „karrierje" azonban csak a 20. század elején bontakozott ki.

– A *dél-budai ipari körzetből* a Millenniumig csak Budafok néhány ipari üzeme (sör- és pezsgőgyárak, gyufagyár) van „készen", s néhány kisebb faipari üzem működik Albertfalván.

2. ábra

Budapest összefügő ipari-közlekedési területei a Millenium idején



Az elővárosi övezetben Újpest ipara már megtette a kezdeti lépéseket, a Csepel-szigeten épp letelepült a szép jövőjű Weiss Manfréd-féle üzem. Rajtuk kívül csak Rákospalotán működött néhány kisebb élelmiszeripari üzem. Kispest, Erzsébetfalva vagy Pestújhely ipara csak a következő korszakban kér helyet (Nagy)Budapest térképén *(2. ábra)*.

Budapest ipari övezetei a századfordulón és az első világháború idején

Ha nagy léptékben tekintjük át a budapesti ipar fejlődésének és területi elhelyezkedésének változását, akkor azt mondhatjuk, hogy ebben az időszakban folytatódtak, megerősödtek a 19. század utolsó évtizedeire jellemző tendenciák. Ha viszont finomabb léptéket választunk, olyan eltolódásokat vehetünk észre, amelyek igazából a következő korszakban fejtik ki hatásukat. A nagyipar ágazati szerkezetében – a korábban húzóágazati szerepet betöltő – élelmiszeripar súlya csökkent (ez idő tájt már új malom nem épül Budapesten), ezzel párhuzamosan a vas-, fémipar, a gépgyártás jelentősége növekedett. A gépgyártáson belül a közlekedési eszközök, az elektromos gépek, berendezések gyártása jelezte a modernizáció irányát. Erős növekedés jellemzi a korábban csak kisebb üzemek révén jelenlévő vegyipart (kőolajipar, gázgyártás, műtrágyagyártás), és jelentősen bővítette üzemei számát a textilipar is. A területi elhelyezkedést illetően a legszembetűnőbb változás az elővárosi övezetben végbemenő „nagyiparosodás". Míg az 1890-es évek elején egyedül az újpesti nagyipar tekinthető számottevőnek, addig a korszak végére Rákospalotán, Kispesten, Erzsébetfalván és (az első világháború éveiben) Csepelen is komoly nagyipari zónák alakulnak ki. 1900-ben az elővárosi övezetben összesen 2 400 ember dolgozik 20 főnél többet foglalkoztató üzemekben, 1910-ben már több mint 14 ezer, 1917-ben pedig csak a csepeli Weiss Manfréd Művek (a háborús konjunktúrának köszönhetően) 20 ezer főt foglalkoztat.

– Az *észak-pesti* övezetben a Nagykörút vonalától északra a Váci út mentén már szinte megszakítatlanul sorakoznak a különböző ipari üzemek. Néhány élelmiszeripari üzemet (és a mai Újlipótváros területén ekkor még működő malmokat) leszámítva elsősorban gépgyárak. A Váci úti üzemekben (csak a főváros területén) 12 ezer munkás dolgozik 1910-ben, de az ipari zóna nem áll meg a városhatárnál, folytatódik Újpest területén. A századforduló után élénkül meg az *észak-pesti* övezet keleti része: a váci vasútvonal mentén a MÁV létesítményei terjeszkednek. 1907–1909 között épül ki a nagy területű Rákosrendező pályaudvar és a hozzá kapcsolódó északi fűtőház, 1903-ban pedig Rákospalota területén az Istvántelki Főműhely. (Méretéről sokat elárul, hogy 1910-ben 1600 munkásnak adott kenyeret.)

– *Kőbánya* területén, a Józsefvárosi és a Keleti pályaudvarról kivezető vasútvonalak mentén, egymás után sorakoztak a MÁVAG, a Ganz és a MÁV Északi Főműhelyének csarnokai. A három üzemben 1907-ben már több mint 8 ezer fő dolgozott. Kőbánya déli részén az 1895-ös sertésvészt követően összszezsugorodott területen folytatódott a sertéshízlalás (A hízlaldák fénykorukban több mint 100 hektáros területet foglaltak el.) A felszabaduló térséget fokozatosan vették birtokukba más üzemek. A kőbányai élelmiszeriparban jellegadó sörgyártás ebben az időszakban (a filoxéravész után emelkedő borárak következtében) megduplázta termelését, a sörgyárak a Maglódi út mentén, illetve a lakóterület tőszomszédságában (Dreher gyár) helyezkedtek el. A kerület délkeleti részén, a Gyömrői út és a ceglédi vasút között alakult ki markáns ipari övezet, gépipari, vegyipari profillal (Richter Gyógyszergyár). A nagy téglagyárak a beépített övezettől távolabb, a Jászberényi, a Maglódi és Gyömőri út külső részén működtek.

– A *ferencvárosi (dél-pesti)* zóna a Nagykörút vonalától a Soroksári út mentén a város határáig terjedt. Északi része a budapesti élelmiszeripar fellegvára maradt, az itt működő raktárakkal, malmokkal, közvágóhidakkal. Az övezet középső és déli részét a korszakunkban felfutó vegyipar (szappangyár, kőolaj-finomítók, műtrágyagyár) üzemei szállták meg, a városhatár közelében pedig a Fegyver- és Gépgyár csarnokai húzódtak. Az ipari övezetet kiterjedt közlekedési-raktározási funkciójú térség vette körül: a Duna felőli oldalról két teherpályaudvar (a Duna-parti és a Soroksári úti teherpályaudvar), keletről pedig a nagy területű Ferencvárosi pályaudvar határolta.

– A budapesti ipari fejlődés új területe a *kelenföldi* ipari zóna; az első üzemek ebben az időszakban telepedtek le Budafoki út mentén. A sort az Elektromos Művek kelenföldi telepe nyitotta, amely elektromos áram, illetve ipari gőz szolgáltatásával segítette elő más üzemek létrejöttét. Ide települt a Lipótvárosból kivonuló Hengermalom, a Röck gépgyár és kisebb kábelgyárak.

– *Óbuda* „hagyományos" ipara három térségben összpontosult. A Bécsi út környéke adott otthont (az alapanyagra települt) tégla- és cementgyáraknak, de itt volt a Lujza-malom is. A Lajos utca végén csoportosultak a textilipari üzemek, ott volt a dohánygyár; a Duna mellett pedig az Óbudai Hajógyár és Leipziger-féle szeszgyár. Ezektől térben elkülönülve és más telepítési logikával épült fel a gázgyár nagy területű komplexuma az északi vasúti összekötő híd mellett 1910–13-ban. A 19. század végén átadott esztergomi vasútvonal tette lehetővé a gázgyártás alapanyagául szolgáló dorogi szén olcsó szállítását, a veszélyes üzem pedig igényelte a lakóterületektől távoli elhelyezést.

Ebben a korszakban már fokozottan érvényesült az az általános tendencia, hogy a lakóterületek közé ékelődött, vagy éppen a terjeszkedő lakóházak „fogságába" került, a környezetüket zavaró üzemeket kitelepítsék (ezt ösztönözték a növekvő telekárak is). Így hagyták el a faraktárak, fafeldolgozó üzemek Lipótváros területét, és szorultak ki a Nagykörúton belülről a kisebb műhelyek

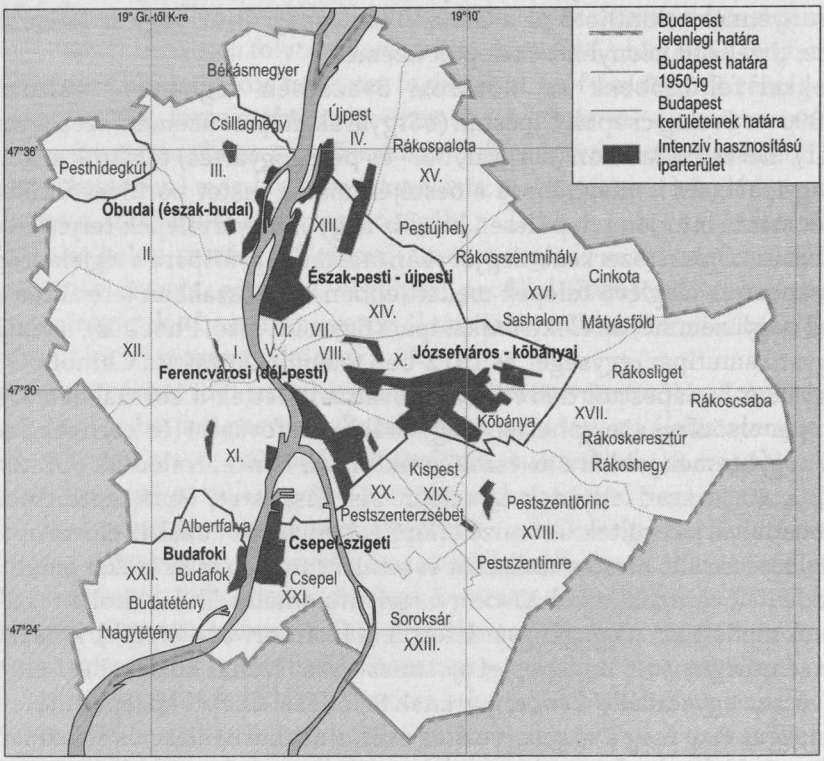
is. Ez a mozgás, az átköltöző és újonnan létrejövő üzemek agglomerálódása tette markánssá az egyes térségek ipari jellegét. Ezzel együtt – inkább már kivételként – létesültek nagyméretű iparvállalatok a felsorolt ipari zónákon kívül is. Ilyennek tekinthető pl. a Ganz Villamossági Gyár, vagy az Erzsébet királyné, Gizella út környékére települt üzemek.

Sokkal feltűnőbbek az elővárosi övezetben végbement változások. Az 1890-es évekig csupán Újpesten (bőrgyárak, faipari üzemek, szeszgyár, hajógyár), illetve Budafokon (sörgyár, bor- és pezsgőgyártás) találunk számottevő nagyipart. Az I. világháború előestéjén már a Pestet körülvevő külvárosi övezet szinte minden településén kisebb-nagyobb gyártelepek terjeszkedtek. Továbbra is *Újpest* (szerkezetileg jócskán átalakult) gyáripara a legjelentősebb. A korábban is meglévő telepek mellett ebben az időszakban létesültek (vagy váltak nagyüzemmé) az elektronikai ipar (Egyesült Izzó, Phoebus), a textilipar (Magyar Pamutipar) egységei, és 1912-ben települt Újpestre a Chinoin Gyógyszergyár. A Budapesttől délre fekvő elővárosok lettek a korszakban kiépülő textilipar elsődleges telephelyei. Míg korábban a fővárosi (és környéki) textilipari nagyüzemek jobbára az északi szektorban koncentrálódtak (Óbuda, Újpest), a 20. század elejének új telepítései Kispestre, Pestszentlőrincre és Erzsébetfalvára kerültek. A vonzó telepítési tényezők közül az elővárosokban rendelkezésre álló olcsó munkaerőt és az alacsonyabb telekárakat emelhetjük ki. A déli elővárosok közül *Kispest* nagyipara emelkedik ki, ahol a textilipari üzemek mellett két nagy gépgyár létesült (a Hoffherr és a Lipták), kihasználva a frissen megnyitott Budapest–Lajosmizse vasútvonal közlekedési előnyeit.

Egészen egyedülálló *Csepel* iparának fejlődése. Csepel közepes méretű agrárfaluként érte meg a városegyesítés évét, a szuburbanizációs folyamatokba alig kapcsolódott be, lakossága 1890-ben is éppen csak meghaladta 2 ezer főt. 1892-ben települt át ide Weiss Manfréd üzeme a Duna túlsó partjáról, Ferencvárosból. A Weiss testvérek 1882-ben alapították vállalkozásukat, amely eredetileg konzervgyártással foglalkozott, de pár év múlva rátértek a töltényhüvelyek, töltények gyártására is. Egy üzemi robbanás késztette a tulajdonosokat a gyár áttelepítésére. Olyan telephelyet kerestek, amely Budapest közelében, de a sűrűn lakott városrészektől távol feküdt, alacsony volt a telek ára, és nagy terület állt rendelkezésre az esetleges bővítésre. Ezeknek a feltételeknek Csepel tökéletesen megfelelt. Már az 1890-es években folyamatosan bővült a gyár (területileg is), a hadiipari üzem fokozatosan nehézipari komplexummá alakult át (kohászat, hengermű, csőgyár stb.). A századfordulón már közel ezer fő, az első világháború előestéjén ötezer fő dolgozott Csepelen. A látványos fejlődés az első világháború ideje alatt tovább gyorsult, a nehézipari üzem 1915-ben már 10 ezer, a háború végén 28 ezer embert foglalkoztatott. Mindeközben a gyártelep területe is jócskán gyarapodott, 1918-ra 250 hektárt foglalt el (ebből 37 hektár volt beépítve, ahol 200-nál is több épület, csarnok emelkedett). Az első világháború nagyipari konjunktúrája egyébként nemcsak a

3. ábra

Budapest összefüggő ipari-közlekedési területei az 1910-es években



csepeli gyáróriásban éreztette hatását, hanem a főváros más gépgyáraiban is (bár a növekedés sehol nem volt olyan erőteljes, mint Csepelen). Megtöbbszörözte foglalkoztatottainak létszámát (és ezzel együtt a termelését) a Fegyver- és Gépgyár, a Láng Gépgyár, a Schlick–Nicholson Gépgyár, növekedett többek között a MÁVAG és Egyesült Izzó munkásainak száma is.

Budapest ipari övezeteinek elhelyezkedését (1910-es évek vége) mutatja be a *3. ábra.*

Budapest ipari övezetei a két világháború között

A főváros ipari fejlődése a két világháború közti időszakban közel sem volt olyan látványos, mint a dualizmus korában. Nemcsak Budapest, hanem az egész ország gazdasági növekedése lelassult, ágazatok sora került válságba. A világháborús konjunktúrát elhúzódó dekonjunktúra követte, a budapesti

ipar termelése csak 1927-ben érte el újra az 1913-as szintet, hogy aztán a '30-as évek elején a világgazdasági válság ismét visszavesse a növekedést. A legerősebben az élelmiszeripar érezte meg a Monarchia piacainak elvesztését (ebben az ágazatban voltak a legnagyobb kihasználatlan kapacitások), de túlméretezettnek bizonyult a gépipar is (ezen belül főleg a járműgyártás). Növelte viszont ágazati részesedését a könnyűipar (amely a szűkebbé vált országterületen versenytársaitól szabadult meg), illetve a villamosgép-gyártás. A stagnálás – vontatott fejlődés következtében a területi átrendeződés mértéke is lelassult, a nagyipar terjeszkedése inkább az elővárosi övezetben volt szembetűnő.

A főváros szűkebb területén belül kirajzolódó öt ipari zóna közül az *észak-pesti* és a *kelenföldi* körzetben regisztrálhatunk fontos változásokat, az előbbiben az ipari terület csökkenése, az utóbbiban bővülése játszódott le.

– Az *észak-pesti övezetnek* a Nagykörút, a Duna és a Váci út közti térségét elsősorban malmok (Pannónia Gőzmalom, Erzsébet Gőzmalom, Unió Gőzmalom stb.), kisebb üzemek, üres telkek foglalták el a 20. század elején. Az élelmiszeripar általános válsága (jelzésértékű az éppen e területen található Victoria Gőzmalom teljes pénzügyi csődje 1926-ban) siettette ennek a térségnek a kiürülését, és a lakóövezet terjeszkedését. Az 1930-as években itt épült fel az igényes, modern stílusú, reprezentatív Újlipótváros bérházas övezete, az ipari zóna határát egészen a Garam utca vonaláig tolva vissza.

– Az összefüggő várostest növekedésének intenzív térsége ebben az időszakban, a gyors ütemben kiépülő Dél-Buda, Kelenföld–Lágymányos vidéke. Az új lakóövezettől délre, a Kelenföldi pályaudvart a Ferencvárosi pályudvarral összekötő vasút és a városhatár között, a 20. század első évtizedeiben éppen csak megindult az ipar letelepülése, elsőként a Budafoki út mentén. Karakteres ipari zónává a két világháború között formálódik a térség. A Budafoki út mellett kiépül a Fehérvári út környéke is, elsősorban a felfutóban lévő iparágak, a műszergyártás (Gamma), az elektronika (Standard), a kábelgyártás, a textilipar, a gépgyártás üzemei telepednek ide. Az ipari zóna itt sem áll meg a városhatárnál, folytatódik Albertfalva (textilüzemek, vegyipar) területén is. Nagyobb gyárak elszórtan a lakóövezethez tapadva is felbukkannak (Lágymányosi Dohánygyár, MOM), emellett kisebb ipari térségek alakulnak ki a mai Bartók Béla út külső szakaszán, illetve a Déli pályaudvarra vezető vasút mentén.

Az elővárosi övezet nagyiparának gyarapodása (a főváros szűkebb területéhez viszonyítva) töretlen a világháborút követő időszakban, a korszak végéig megtöbbszöröződik a gyáripari termelés értéke. Ez elsősorban annak volt köszönhető, hogy a szaporodó textilipari vállalatok előszeretettel választottak maguknak elővárosi telephelyet. (A textilipar – és általában a fogyasztás-orientált ágazatok – a világgazdasági válság hatását is kevésbé érezték meg, a leg-

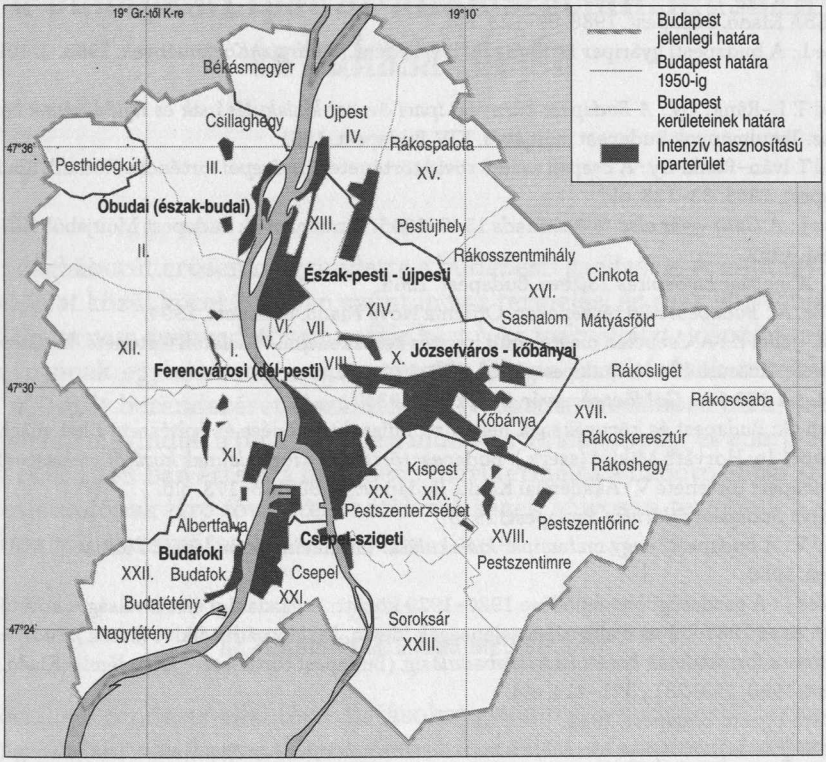
nagyobb visszaesés a vas- és fémiparban, a gépgyártásban és az építőanyagiparban következett be.) Az 1930-as évek elejére már az elővárosi övezet munkásainak többségét a könnyűipar foglalkoztatta, míg korábban a nehéziparhoz köthető ágazatokban dolgoztak a legtöbben. A gyáripar terjeszkedése túllépte a fővárossal közvetlenül érintkező települések övezetét, sőt néhány helyen a későbbi Nagy-Budapest határát is. Új gépgyárak épültek pl. Mátyásföldön (Magyar Általános Gépgyár), Rákosszentmihályon (Uhri-féle Gépgyár), számottevővé vált Nagytétény gyáripara (színesfémkohó, a Magyar Gumiárugyár üzeme, textilüzemek), bekapcsolódott az iparosodásba pl. Kistarcsa és Szigetszentmiklós is.

Újpesten a régi ipari szerkezet örökségeként megmaradtak a 19. század végén, a századfordulón alapított vállalatok (bőrgyárak, asztalosüzemek, hajógyár, textilgyárak stb.), de a legnagyobb gyárrá a folyamatosan növekvő Egyesült Izzó nőtte ki magát. Az 1920-as években 7 nagyobb textilipari üzem is létesült (a meglévők mellett), miközben egyre jelentősebbé vált a Chinoin Gyógyszergyár. Újpesten markáns ipari övezetek formálódtak ki, a Váci út mentén (az észak-pesti zóna szerves folytatásaként), az esztergomi és a váci vasút mellékén (ehhez csatlakozott már Rákospalota területén az Istvánteleki Főműhely), de ezektől az övezetektől elszakadva, a város más részein is dolgoztak gyárak (pl. a Magyar Pamutipar). Átalakult *Kispest* iparszerkezete, megszűnt a Lipták Gépgyár, és új textilipari üzemek kezdték meg működésüket. A kispesti gyáripar elsősorban a lajosmizsei vasút, másodsorban az Üllői út mentén koncentrálódott. Ezzel párhuzamosan formálódott ki *Pestszentlőrinc* nagyipari karaktere is, határozott textilipari profillal. A lőrinci iparterületek részben a kispesti „meghosszabításaként" a lajosmizsei vasút túloldalán helyezkedtek el, részben a Gyömrői út és a ceglédi vasút környékén. Az elővárosok közül *Pestszenterzsébeten* volt a legnagyobb mértékű nagyipar (szintén textilipari vállalatok) terjeszkedése. A pesterzsébeti ipari zóna a ferencvárosi (Soroksári úti) övezet folytatásként, a vasút mellett terjeszkedett déli irányban. A Duna túlpartján *Budafok* nagyipara vesztett jelentőségéből, miközben északi és déli szomszédjában, *Albertfalván* és *Nagytétényben* számos új üzem telepedett meg.

A csepeli gyáróriás is csak nagy megrázkódtatások árán tudta túlélni a háborús konjunktúra lecsengését. A foglalkoztatottak száma drasztikusan visszaesett (1921 nyarán mindössze 3 ezer munkás dolgoztott a gyárban), a volt hadiüzem egyes részlegeit „békebeli" termelésre állították át (fémtömegcikkek, zománcedények, mezőgazdasági gépek, varrógépek, kerékpárok, stb. gyártása). A gyár telkének déli részén textilipari üzemek rendezkedtek be, az 1920-as évek elején a Magyar Posztógyár (termelését megüresedett gépgyártó csarnokokban kezdte), 1934-ben a Csepeli Fésüsfonalgyár. Szintén a Weiss Manfréd Művek telkén létesített élelmiszeripari egységeket a Mauthner Magkeresekedelmi Rt. A világgazdasági válság idején az 1920-as évek végére

4. ábra

Budapest összefüggő ipari-közlekedési területei az 1940-es években



stabilizálódott nagyvállalat helyzete ismét megrendült (a foglalkozatottak száma 5–6 ezer körül mozgott), de az 1930-as évek konjunktúrája (részben a szaporodó katonai megrendeléseknek köszönhetően) újabb fellendülést eredményezett: megkezdődött az alumíniumtermelés, felfutott a repülőgépgyártás is. (A repülőgépgyártást 1937-ben részben áthelyezték a Nagy-Budapest határain kívül létrehozott Dunai Repülőgépgyárba). A munkáslétszám már jóval a háború kitörése előtt, 1937-ben elérte a 15 ezer főt, 1943-ban pedig 32 ezer fölé emelkedett.

Csepel térségében ebben az időszakban már nem egyedül a Weiss Manfréd Művek (és a gyár telkén berendezett egyéb üzemek) képviselik a nagyipart. Az 1920-as évek elején költözik a sziget átellenes oldalára a papírgyár, az 1920-as, 1930-as években épül ki a nemzeti és a szabadkikötő a Weiss Manfréd Művektől északra, a Csepel-sziget Budapesthez tartozó területén. A kikötőhöz kapcsolódva kereskedelmi és ipari funkciójú létesítmények telepednek meg (raktárak, gabonatárház, kőolaj-finomítók és egyéb üzemek).

A *4. ábrán* láthatjuk Budapest ipari térségeit az 1940-es évek elején.

Irodalom

Beluszky P.–Kovács Z.: Város a térben. In: Beluszky P.–Kovács Z. (szerk.): *Budapest kézikönyve.* CEBA Kiadó, Budapest, 1988. 99–123. old.

Bencze I.: A budapesti gyáripar területi elhelyezkedése. *Földrajzi Közlemények,* 1963. 2. 101–130. old.

Berend T. I.–Ránki Gy.: *A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez.* Tanulmányok Budapest múltjából, XIV. Budapest, 1961.

Berend T. Iván–Ránki Gy.: A csepeli vasmű rövid története. In: *Csepel története.* Kossuth Kiadó, Budapest, 1965. 33–128. old.

Berlász J.: *A Ganz-gyár első félévszázada* 1845–1895. Tanulmányok Budapest Múltjából, XII. Budapest, 1957.

Bíró J.: *A magyar hajóépítés 150 éve.* Budapest, 1965.

Holló Sz. A.: *Budapest régi térképeken.* Officina Nova Kiadó, Budapest, 1994.

Ince M.–Jenei K.: A Csepelen megtelepült ipari és kereskedelmi vállalatok története. In: *Csepel története.* Kossuth Kiadó, Budapest, 1965. 129–174. old.

Kállai L.: *A 150 éves Goldberger-gyár.* Budapest, 1935.

Preisich G.: Budapest és környékének helyrajza, műszaki fejlődése és építészete a két világháború között. In: Horváth Miklós (szerk.): *Budapest története a forradalmak korától a felszabadulásig.* (Budapest története V.) Akadémiai Kiadó, Budapest, 1980. 123–173. old.

Prinz Gy.: *Budapest földrajza.* Budapest, 1913.

Sándor V.: *A budapesti nagy malomipar kialakulása.* Tanulmányok Budapest Múltjából, XIII. Budapest, 1959.

Szekeres J.: A gazdasági élet fejlődése 1920–1929 között; A gazdasági élet a válságot követő években és az 1937–38-as újabb válságjelenségek idején. In: Horváth Miklós (szerk.):*Budapest története a forradalmak korától a felszabadulásig.* (Budapest története V.) Akadémiai Kiadó, Budapest, 1980. 259–281., 371–414. old.

Ugró Gy.: *Újpest.* Budapest, 1932.

Vörös K. (szerk.): *Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig.* (Budapest története IV.) Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978.

BARTA GYÖRGYI – KUKELY GYÖRGY

A budapesti ipar az államszocializmusban és bukása idején

A II. világháborút erősen megsínylette a budapesti gazdaság. A mintegy 1700 iparvállalat közül közel 200-ban szűnt meg a termelés, és csak alig több mint 100 vállalat nem szenvedett semmiféle kárt.[1] Az iparvállalatok épület- és gépállományának egyharmada megsemmisült főleg a bombázások miatt,[2] több mint 400 gyár berendezését elszállították Nyugatra.[3] A háború után viszonylag gyorsan megindult a termelés, de a munkaerő-, alapanyag- és energiahiány miatt csak 1948-ban érte el a budapesti ipari termelés a háború előtti szintet. A Szovjetuniónak járó jóvátételi kötelezettségek súlyosan terhelték a budapesti iparvállalatokat is.

Az államszocializmus megjelenése

A szocialista rendszer ellentétes hatásokat gyakorolt a budapesti iparra: gyökeresen átalakította, ugyanakkor szinte „hibernálta". Megváltoztak a gazdaságon belüli tulajdonviszonyok, a vállalati struktúra, eltűntek a kis- és középméretű vállalatok, kisebb mértékben módosult a budapesti gazdaság ágazati szerkezete. De jóformán túlélte a szocialista rendszer 40 évét sok – a 19. század végén, 20. század elején alapított – nagyvállalat, és alig változott az ipar elhelyezkedése Budapesten belül (Budapest közigazgatási határai viszont jelentősen változtak), sőt megmaradt az öreg ipari épületek nagy része is a rendszerváltozásig ipari használatban. A műszaki fejlődés igen lassan és egyre jobban lemaradva követte a nemzetközi folyamatokat.

Az említett kettősséget – tehát a gyökeres változást és az államszocializmus végéig kitartó tehetetlen változatlanságot – igyekszünk bemutatni és megmagyarázni okait e fejezetben.

Azokat a jellegzetességeket emeljük ki röviden, amelyek a II. világháború előtti időkhöz képest jelentősen megváltoztatták a budapesti ipar szerkezetét – módosítva tulajdoni, ágazati, foglalkozási, vállalati összetételét. Részletesebben mutatjuk be a 19. század végén, 20. század elején alapított, a II. világháborút túlélő, majd a szocializmus időszakát végigélő nagyvállalatokat, végül képet nyújtunk a budapesti ipar térbeli elhelyezkedéséről.

Összességében ez egy rövid áttekintés a budapesti ipar szocialista örökségéről, annak főleg területi vonatkozásairól, amely rendkívül gyorsan esik szét a dezindusztrializáció megkezdődésekor.

A tulajdonviszonyok radikális változása, a kisvállalatok eltűnése a vállalati struktúrából

1946-ban államosították a legnagyobb budapesti gyárakat, majd 1948 tavaszáig az összes 100 főnél nagyobb vállalatot. 1949 decemberében sor került az összes 10 főnél több alkalmazottal működő vállalat államosítására, sőt bizonyos ágazatokban (például a nyomdaiparban, vagy az energiaszolgáltatásban) még a 10 főnél kisebb vállalatokat is állami tulajdonba vették. Nemcsak a magánvállalatok – a jelentéktelenre zsugorodott kisipartól eltekintve (11 ezer és 27 ezer között mozgott a számuk a szocialista időkben) – tűntek el ezáltal, de a vállalati méretstruktúra piramisa is a feje tetejére állt: a legkisebb arányú a kisvállalatok kategóriája lett. (1986-ban az állami és szövetkezeti iparban a 20 főnél kisebb vállalatok aránya kevesebb, mint 10% volt a fővárosban, a 10 és 20 fő közötti vállalatok száma nem érte el a százat).[4]

A gazdaságpolitika középpontjában az iparfejlesztés

A *beruházási politikában* érvényesülő prioritások – az iparfejlesztés elsőbbsége a gazdaság többi ágazatának rovására, a nehézipar kiemelt fejlesztése az iparon belül, az állami nagyvállalatok előnyben részesítése a gazdasági szervezetek között – sok szempontból kedveztek a budapesti gazdaságnak.

Az 1950-es évek első felében a budapesti gazdaságban is a nehézipar jutott a legtöbb forráshoz – az összes ipari beruházás 85-90%-ával. Néhány nagyvállalat használta fel a beruházások jelentős részét: a Csepeli Vas- és Fémművek például az 1950 és 56 közötti összes budapesti nehézipari beruházás 10%-át, a 8 legnagyobb budapesti nehézipari vállalat pedig a budapesti beruházások egynegyedét kapta.

Az 1960-as évektől kezdve valamelyest csökkent (26-30%-ra) a főváros részesedése az ország összes beruházásaiból (de mindig meghaladva a budapesti népesség országos részarányát). A fővárosi gazdaságon belül is csökkent az iparra fordított hányad, és ezen belül is valamelyest a könnyűipar javára tolódtak el a beruházási arányok – megőrizve persze a nehézipar primátusát.

A területfejlesztési szempontok az 1960-as évek elején jelentek meg a magyar politikában, azonnal zászlóra tűzve a területi különbségek – és így a budapesti gazdasági túlsúly – csökkentésének igényét. Ezt (és a fokozódó munka-

erőhiány enyhítését) szolgálta volna az ipar kitelepítése Budapestről, valamint az ipar letelepítésének tilalma az agglomerációs gyűrűben az 1960-as években, e programok azonban jelentős eredményeket nemigen tudtak felmutatni. A szocialista rendszer alig mozduló tehetetlenségre késztette a gazdaságot, a többnyire már örökségül kapott gazdasági-ipari szerkezet, a maga gyáraival és kapcsolódó infrastruktúrájával – egészen a rendszerváltozásig – szinte kész helyzetet teremtett a beruházásokban, Budapesten is.

A *budapesti ipar ágazati szerkezetében* a szocialista években túl nagy változás nem történt, csupán a meghatározó iparágazatok – a gépipar, vegyipar, textilipar és az élelmiszeripar – súlyai változtak. A budapesti ipar foglalkozási szerkezetében mindvégig a gépipar foglalta el a munkahelyeknek majdnem felét (nagyon hasonlóan a 19. század végén és a 20. század elején fennálló budapesti ipari szerkezethez). A vegyipar és az élelmiszeripar jelentősége folyamatosan növekedett, míg a textilipar fokozatosan háttérbe szorult. A kisebb súlyú iparágak közül a villamosenergia-termelés, a nyomdaipar szerepe nőtt, a bányászat, kohászat, kézmű- és háziipar, valamint az élelmiszeripar egyes ágazatai (malomipar, dohányipar) esett vissza, vagy tűnt el. Új gyárak építésére – zöldmezős jelleggel – alig volt példa, inkább a már meglévő üzemeket építették át, bővítették.

A *műszaki fejlődés, az innováció* hiányzott a szocialista rendszer mechanizmusából, a gazdaságpolitikai indíttatás adott időnként lökést a technikai fejlődésnek. Ez a külső kényszerítő erő azonban ritkán jelent meg a szocialista rendszer zártsága következtében. Mivel az export jelentős része is a KGST-hez tartozó országokba vagy a fejlődő országokba irányult, így a műszaki verseny is csak e térségen belül érvényesült valamelyest. A kielégíthetetlen belső kereslet sem ösztönzött a termelési folyamatok, vagy a termékek megújítására. Az államszocializmus kezdetén, sőt az 1960-as években végbement technikai fejlesztés még többé-kevésbé versenyben tartotta Közép-és Kelet-Európa országainak iparát a fejlett világgal szemben, de az 1970-es évek nyugati posztindusztriális változásait már képtelen volt átvenni ez a térség.[5]

A budapesti iparon belül az 1950-es években a gépgyártás, ezen belül a villamos ipari gépek gyártása volt a kiemelt ágazat, majd az 1960-as évektől új – akkor felfutó – ágazatok közé tartozott a házgyárak létesítése, a vegyiparban a műanyaggyártás, valamint a gyógyszeripar fejlesztése, a gépiparban szerszámgépgyártás, a gépjárműiparban a dízelmozdony és a -motorvonatok, valamint az autóbusz gyártása, az elektronikában a TV gyártása, a textiliparban a szintetikus szálak megjelenése. A budapesti ipar nem volt korszerűbb, mint az ország többi térségének, városának ipara, de gazdasági-iparági összetétele, és a vállalati szerveződés előnyei (a vállalati székhelyeken koncentrálódtak nemcsak a stratégiai funkciók, hanem a termelés legértékesebb részfolyamatai is) miatt a fejlődés, az előremozdulás, átalakulás az iparban is dinamikusabb volt.

A foglalkoztatás gyors bővülése, majd a kiapadó munkaerőforrások

Budapesten 1949 és 1960 között az ipari munkahelyek száma 300 ezerről 600 ezerre növekedett, vagyis az országban ebben az időszakban létrehozott új ipari munkahelyek közel fele került a fővárosba. Az 1960-as évek közepéig még növekedett az ipari létszám, majd Magyarországon először a főváros iparában kezdett csökkenni az iparban foglalkoztatottak száma: 1973-ban 547 ezer főre, 1983-ban 347 ezer főre, majd 1990-ben 276 ezer főre.

A gyorsan növekvő számú ipari munkahely betöltése a II. világháború után jórészt megoldható volt a főváros saját munkaerő-feleslegéből, majd hamarosan tömeges méretű népvándorlás indult el Budapest felé. Budapest lakossága 1949 és 1960 között 309 ezer fővel gyarapodott. A migráció azonban csak részben oldhatta meg a budapesti ipar foglalkoztatási gondját, a betelepülésnek korlátokat szabott a lakáshiány. A budapesti és vidéki bérszínvonal jelentéktelen különbsége egyre kevésbé volt elegendő a vidéki munkaerő mobilizálására, ezenfelül a nagyipar merev bérszabályozása még a budapesti munkaerőpiacon is hátrányt teremtett a gyáripar számára. Az ingázás is egyre nagyobb méreteket öltött, az 1960-as évektől kezdve már elérte, sőt meg is haladta a 200 ezer főt; a budapesti munkahelyek közel 20%-át ingázók töltötték be. A munkaerőforrás azonban – még e pótlásokkal együtt is – kimerült: az új munkaerő iránti csillapíthatatlan éhséget az országos átlagnál mindig magasabb szintű budapesti foglalkoztatás, a bevándorlás és az ingázás sem tudta enyhíteni. Az ipar-kitelepítési program Budapestről, és az ipar letelepítési tilalma a budapesti agglomerációs gyűrűben csak arra volt elegendő, hogy a budapesti vállalatok munkaerő-szerzési esélyei ne romoljanak drasztikusan.

A mindent túlélő nagyvállalatok

Az erőforrásokért folytatott küzdelem, a vállalati növekedésért és a „nagyvállalatiságért" folyó presztízsharc, valamint az a tény, hogy a szocialista rendszerben hiányzott a vállalatalapítók tömeges serege, önmagában is magyarázat a nagyvállalatoknak a vállalati szervezeti struktúrában elfoglalt domináns és folyamatosan növekvő súlyára. A gazdaság átszervezési hullámai – egészen az 1980-as évekig – folyamatos centralizálódáshoz vezettek, a nagyvállalatok megkülönböztetett hatalmi pozíciót élveztek.

A vállalatok, elsősorban a nagyvállalatok egyre nagyobb méretűvé duzzadtak, a termelés növekedésének forrása ugyanis elsősorban a munkaerő létszámának növelése volt. Amikor kifogyott a helyben megtalálható munkaerő, a vállalatok – különösen a nagyobbak – saját maguk toborozták vidékről a munkaerőpótlást, saját buszaikon szállították naponta az ingázókat a közelebbi te-

lepülésekről, és munkásszállót építettek a távolabb lakó munkások számára. Amikor ez a lehetőség is kimerítette tartalékait, a budapesti (és más nagyvárosi) vállalatok vidéken hoztak létre telephelyeket. A nagyvállalati központot, a stratégiai fontosságú munkahelyekkel, valamint a termelés nagyobb értéket teremtő, dinamikus részeit Budapesten hagyták, és a rutinszerű tömegtermelést vidékre telepítették. A budapesti székhelyű vállalatoknak 1982-ben 536 településben voltak részlegei, a budapesti székhelyű vállalatok által foglalkoztatottak több mint 40%-a dolgozott e vidéki telephelyeken.

A több telephelyes vállalati forma elterjedése és általánossá válása egyben azt is jelentette, hogy a nagyvárosokból, közülük nagyrendileg kiemelkedően Budapestről irányították az ország iparának egyre nagyobb részét. Az irányítóközpontok (a budapesti vállalati székhelyekről irányították az ország iparának 40%-át, az ország 15 városából a kétharmadát) számának csökkenése és ugyanakkor a megmaradók egyre erősebbé válása, valamint kiterjedt térségek, ahol csak a távoli központokból irányított részlegek működtek, részei voltak a párhuzamosan és egymást kiegészítően végbemenő folyamatnak: az ipar irányításában térbeli centralizálódás és a termelésben soha nem látott mértékű térbeli dekoncentrálódás ment végbe.

A budapesti nagyvállalatok a háború után és az államszocializmus második felében

A legnagyobb budapesti iparvállalatok köre lényegében nem változott az államszocializmus évei alatt. A cégek nagy részét a II. világháború előtt alapították, sőt többségük (ill. jogelődeik) már a 20. század elején is létezett. A vállalatok között szervezeti átalakulásokra, döntően összevonásokra, beolvasztásokra került sor, főleg az 1960-as és 1970-es években. 1988-ban 30 olyan iparvállalat volt Budapesten, mely több mint 3000 főt foglalkoztatott, de közülük a II világháború után csak egy-két vállalat volt új alapítású (Gyár- és Gépszerelő Vállalat, Mikroelektronikai Vállalat, mely a Tungsram egyik gyáregységéből jött létre). A vállalatok többnyire megőrizték eredeti telephelyeiket, bővülésük során több telephelyes vállalatokká váltak, új részlegeket hoztak létre Budapest más kerületeiben és vidéken is nagy számban. Az 1980-as évek közepén került sor a trösztök megszüntetésére, amikor is az óriás vállalatok újra több önálló vállalatra bomlottak.

A budapesti székhelyű vállalatok foglalkoztatottainak több mint egyharmada volt alkalmazásban e nagyvállalatokban. A növényolajiparban, a selyemiparban, a gumiiparban, a betonelemgyártó iparban és a papíriparban egy vállalat keretei között folyt szinte az egész ágazat termelése. De a budapesti székhelyű gyógyszeripar foglalkoztatottainak négyötöde, a pamutiparban háromnegyede, a híradástechnikai gépgyártásban kétharmada, a járműgyártás-

ban, a műszeriparban és a vegyiparban pedig a dolgozók fele 3000 főnél nagyobb vállalatoknál volt alkalmazásban.

A 30 legnagyobb budapesti vállalat

1. *Tungsram Rt. (IV., Váci út 77.)* Egger Béla 1872-ben alapított távírdaszerelő műhelyéből 1896-ban jött létre az Egyesült Izzólámpa és Villamossági Rt. Az újpesti gyártelepet 1901-ben építették meg, s 1912-től használta a Tungsram márkanevet. 1932-ben a General Electric vette meg a gyár részvényeit. 1948-tól állami vállalat lett, de részvénytársaság maradt. Az 1970-es években jelentős beruházásokkal fejlesztették a fényforrásgyártást és a vákuumtechnikai gépgyártást, új gyárakat alapítottak Vácott, Nagykanizsán, Gyöngyösön, az Egyesült Államokban pedig vegyesvállalatot hoztak létre 1977-ben. Az izzólámpák mellett félvezetőket, fénycsöveket, tv-képcsöveket is elkezdtek gyártani. A közel húszezer fős vállalat 1984-ben vette fel a Tungsram Rt. nevet.
2. *Mikroelektronikai Vállalat (IV., Fóti út 56.)* A Híradástechnikai Ipari Kutatóintézetből és a Tungsram Rt. Félvezető Fejlesztési Főosztályából alakult meg 1982-ben, majd hozzácsatolták a Tungsram gyöngyösi Félvezető és Gépgyárát. 1986-ban tűzvészben megsemmisült a cég újonnan létesített elemgyára. A budapesti telephelyen elsősorban számítógépvezérlésű mérőberendezéseket állítottak elő.
3. *Chinoin Gyógyszer- és Vegyészeti Termékek Gyára Rt. (IV., Tó utca 1–5.)* 1910-ben jött létre az Alka Vegyészeti Gyár, a hazai szintetikus eljárású vegyipar első üzeme, mely 1912-ben költözött mai telephelyére, Újpestre. 1950-től a Chinoin az ország antibiotikum-gyártó bázisa lett, s 1960-tól növényvédő szereket is gyártott. 1970-ben a vállalatba olvasztották az egykori Bányagyutacsgyár nagytétényi telephelyét, ahol gyógyszeralapanyagokat, növényvédő szereket is gyártottak, ill. foglalkoztak gyógyszerkiszereléssel is. A Chinoinnak Miskolc–Csanyik-völgyben is volt egy üzeme.
4. *Növényolajipari és Mosószergyártó Vállalat (XV., Horváth M. utca 2.)* 1964-ben alakult meg a kőbányai, a csepeli, a rákospalotai, az újpesti, a győri és a nyírbátori gyárak, valamint a Növényolaj- és Mosószeripari Kutató Intézet összeolvadásával. A Rákospalotai Növényolajgyár elődje, az Olajipari Társaság Rt. 1871-ben jött létre, utóbb magába olvasztotta az Elida Szappangyárat, a Flóra Gyertya- és Szappangyárat, a Tisztaság Mosószergyárat, valamint az Újpesti Növényolajgyárat (utóbbit az 1960-as évek közepén leállították). A Csepeli Növényolajgyár 1925-ben alakult Mauthner Ödön Magtermelő és Magkereskedelmi Rt. növényolaj- és szappangyártó üzemeként. A Kőbányai Növényolajgyár elődje

1928-ban jött létre Kőbányai Polgári Serfőző és Szent István Tápszerművek Rt. üzemegységeként, s 1948-ban vált el a söripartól.

5. *Magyar Selyemipari Vállalat (III., Bécsi út 269.)* Az 1955-ben létesített Magyar Selyemipar keretében összevonták a selyemipar vállalatait: az 1898-ban létrejött Hungária Jacquard Szövőgyárat, az Adria Selyemszövő gyárat, a Danubia Fonalelőkészítő gyárat (később Duna Cérnagyár), az Óbudai Selyemkikészítő gyárat, valamint tolnai, mohácsi, szentgotthárdi, soproni és váci üzemeket. A vállalat tisztaselyem, műselyem, szintetikus szövetek előállításával, illetve blúz- és ruhaanyagok gyártásával foglalkozott.

6. *BRG Mechatronikai Vállalat (III., Polgár utca 8–10.)* Az 1953-ban létrejött Vörös Szikra Gyár több vállalat (pl. a BHG, a Magyar Adócsőgyár) egyes részlegeiből alakult meg, s 1961-ben Salgótarjánban és Kecskeméten is létesített gyáregységet. 1963-ban vette fel a Budapesti Rádiótechnikai Gyár (BRG) nevet, mely 1980-ban változott BRG Mechatronikai Vállalatra. Az ország egyik legnagyobb, négyezer fős híradástechnikai vállalata URH-rádiótelefonokat, számítástechnikai termékeket és rádióalkatrészeket gyártott, termékeinek háromnegyedét exportálta.

7. *BUDAPRINT Pamutnyomóipari Vállalat (III., Fényes Adolf utca 19–21.)* 1963-ban, 9 fonó-szövő és festő-nyomókikészítő gyárból, valamint néhány szolgáltató üzemből jött létre Közép-Európa egyik legnagyobb textilipari vállalata. Budapesti gyárai az 1784-ben alapított Lajos utcai Goldberger Textilnyomógyár, a Pamutkikészítőgyár, az újpesti Erkel utcai Magyar Pamutipar, a Textilfestőgyár, a Kispesti Textilgyár, a Budafoki úti Kelenföldi Textilgyár és a Textilmintagyártó Vállalat voltak, emellett Sopronban és Szegeden voltak vidéki üzemei. A hazai pamutfonó és szövőipari termelés 40%-át adó vállalat megalakulásakor dolgozóinak létszáma 25 ezer feletti volt, mely az 1980-as évek végére 8 ezerre csökkent.

8. *MMG Automatika Művek (III., Szépvölgyi út 41.)* 1900-ban alapították a Marx és Mérei Tudományos, Elektromos Műszerek és Feszmérők Gyárát (XIII. Bulcsú utca 7.). 1949-ben jött létre a Mechanikai Mérőműszerek Gyára, mely 1954-ben költözött mai helyére. A rendkívül széles termékskálával rendelkező műszeripari vállalatba az évek folyamán nagyon sok céget olvasztottak be, s emellett vidéki telephelyet is létesítettek.

9. *Ganz Danubius Hajó és Darugyár (XIII., Váci út 202.) (l. a Ganz fejezetnél)*

10. *ELMŰ Budapesti Elektromos Művek (XIII., Váci út 72–74.)* 1893-ban kezdődött a budapesti rendszeres villamosáram-szolgáltatás, melyet a Magyar Villamossági Rt. és a Budapesti Általános Villamossági Rt. végzett. 1918-ban alakult meg a Budapest Székesfőváros Elektromos Művei közüzem, melynek feladata a főváros áramellátása volt. 1968-ban vette

fel mai nevét. Budapesten kívül több mint 120 település villamos energia ellátását is végezte.

11. *Medicor (XIII., Röntgen u. 11–13.)* A Medicor Művek 1963-ban jött létre 6 magyarországi orvosiműszer-gyártó üzem összevonásával. A vállalat az 1980-as évek második felére 8000 alkalmazottal, 8 gyáregységgel és 6 telephellyel működött. Nemzetközi szinten is kiemelkedő, az orvosi műszert exportáló vállalatok élvonalába tartozó cég volt. A Medicor adta a hazai orvosiműszer-gyártás 90%-át.

12. *Gyár- és Gépszerelő Vállalat (XIII., Váci út 18.)* 1951-ben alapították a Kohó- és Gépipari Minisztérium vállalatainak gépészeti és technológiai szerelési igényeinek ellátására. 1953-ban egyesült a Szerves Vegyi Termékek Gyára Beruházó Vállalattal. Profiljába erőművek, olajtartályok szerelése, kazánszállítások végzése tartozott.

13. *Ganz Villamossági Művek (II., Lövőház utca 39.)* (l. a Ganz fejezetnél)

14. *Fővárosi Kézműipari Vállalat (V., Bihari János utca 13.)* 1954-ben jött létre a Budapesti Kézműipari Tröszt, mely az 1949-es államosítások után létesített kerületi vállalatok összevonásával alakult, s 1965-ben országos nagyvállalattá szervezték. A négyszáz telephellyel rendelkező nagyvállalat tröszti jellege 1967-ben megszűnt, ezután Fővárosi Kézműipari Vállalat néven fogta össze a budapesti kézműipari vállalatok munkáját. 1980-ban beolvasztotta a Fővárosi Bőrdíszműipari Vállalatot.

15. *Telefongyár* (XIV., Hungária körút 126–132.) 1876-ban alapította meg Neuhold János első híradástechnikai üzemét, melyből 1891-ben létrejött a Neuhold Vasúti Szerelvények és Elektrotechnikai Gépgyár Rt. 1904-ben vette fel a Telefongyár nevet. A vállalat 1925-től az Egyesült Izzó, 1928-tól a Standard Villamossági Rt. tulajdonába került. Az államosítás után Telefongyár Nemzeti Vállalat néven működött.

16. *IKARUS Karosszéria és Járműgyár Rt. (XVI., Margit u. 2.)* 1949-ben vonták össze az 1895-ben alapított Uhri Testvérek Autókarosszéria- és Járműgyárát, az Ikarus Gép és Fémáru Rt.-t (1916), valamint a Repülőgépgyár Rt.-t (1942). Autóbuszgyártás 1948 óta folyt Budapesten. 1963-ban csatolták az Ikarushoz a székesfehérvári Általános Mechanikai Gépgyárat és a mátyásföldi egykori Magyar Általános Gépgyár egyes részlegeit. Az 1970-es évek végére az Ikarus Európa legnagyobb autóbuszgyára lett, majd a világ öt legnagyobb autóbuszgyára közé emelkedett. A csuklós autóbuszok és trolibuszok világtermelésének több mint felét adta.

17. 1900-ban Ferdinand Süss finommechanikai vállalatot létesített, mely 1905-ben tette át székhelyét a Csörsz utcába. A vállalat készítette az Eötvös-féle torziós ingákat. 1939-ben vette fel a Magyar Optikai Művek Rt. nevet. 1949-től kezdték a Süss-rádiók nagyszériájú gyártását. 1960-ban a vállalathoz kapcsolták az Optikai Kutató Laboratóriumot, s

így termékskálájukon a laboratóriumi műszerek gyártása is jelentős helyet kapott. 1963-ban a MOM-hoz csatolták a Kalibergyárat is. Az 1970-es években vidéki telephelyeket létesítettek Dunaújvárosban, Zalaegerszegen, Mátészalkán és Komlón.

18. *Taurus Gumiipari Vállalat (VII., Kerepesi út 17.)* 1882-ben hozta létre Schottola Ernő az első jelentős magyarországi gumiüzemet, melyet 1891-ben Magyar Ruggyantaárugyár Rt. néven osztrák tőkések vettek át. 1951-ben államosították a vállalatot Ruggyantaárugyár néven. 1963-ban, több budapesti és vidéki gyár összevonásával jött létre az Országos Gumiipari Vállalat. A több mint 9000 főt foglalkoztató vállalat 1973-ban vette fel a Taurus nevet.

19. *EGIS Egyesült Gyógyszer és Tápszergyár (X., Keresztúri utca 30–38.)* 1912-ben alakult meg a svájci Wander Gyógyszer- és Tápszergyár Rt. termékeinek gyártására. 1950-ben 5 kisebb vállalattal vonták össze a céget, ekkor vette fel az Egyesült Gyógyszer és Tápszergyár nevet, majd 1970 után EGYT Gyógyszervegyészeti Gyár, s 1985-től EGIS néven működött. Döntően gyógyszeripari alapanyagokat, humán- és állatgyógyászati készítményeket állított elő budapesti és körmendi gyáregységében.

20. *Orion Rádió és Villamossági Vállalat (X., Jászberényi út 29.)* 1913-ban alapította Kremeneczky János a Magyar Wolfram Lámpagyár Rt.-t, mely 1924-ben vette fel az Orion Villamossági Rt. nevet, s ekkortól kezdett rádiókészülékeket gyártani. A vállalat 1931-ben az Egyesült Izzó tulajdonába került. 1949-ben költözött mai telephelyére, s nemzeti vállalattá alakult. 1956-ban kezdték a televíziók tömeggyártását. A vállalat vidéki telephelyeket is létrehozott: Jászfényszarun és Hatvanban.

21. *Szerszámgépipari Művek (X., Halom utca 5.)* 1963-ban több szerszámgépipari vállalat összevonásával jött létre: az 1885-ben alakult Hirsch és Frank Vasöntöde és Gépgyár Rt.-ből az államosítás után önállósult Budapesti Köszörűgépgyár, a Soroksári úti Esztergagépgyár, az 1918-ban alakult kőbányai Kemény Antal Gépgyár Rt., utóbbi lett a SZIM központja. A Szerszámgépipari Műveknek vidéken is több településben voltak üzemei (pl. Halásztelek, Esztergom, Karcag, Kecskemét, Székesfehérvár, Győr).

22. *Kőbányai Gyógyszerárugyár (X., Gyömrői út 19–21.)* 1901-ben Richter Gedeon az Üllői úti Sas-patikát megvásárolva gyógyszerek iparszerű előállítására laboratóriumot rendezett be, majd 1907-ben Kőbányán létesített korszerű üzemet. 1923-ban a gyár Richter Gedeon Vegyészeti Gyár Rt.-vé alakult. A gyárat 1948-ban államosították, profiltisztítást hajtottak végre, s már az 1950-es évek elején több eredeti termékkel jelentkeztek. A 5000 főt foglalkoztató vállalat fióktelepet hozott létre Dorogon és Tiszafüreden, termelésének 80%-át exportálta.

23. *Masterfil Pamutfonóipari Vállalat (XVIII., Gyömrői út 85–91.)* A 5500 főt foglalkoztató, pamut- és egyéb fonalakat, valamint varrócérnákat gyártó vállalat 1963-ban több fonoda egyesítésével jött létre. Az 1947-ben létesített Lőrinci Fonó, az 1923 óta termelő Újpesti Cérnagyár és annak nagyatádi Gomb- és Paszománygyára, a Kaposvári Textilművek, a Miskolci Pamutfonó, valamint a Váci Finomfonó és Cérnázógyár tartozott hozzá. 1989-ben üzemei önálló részvénytársaságokká váltak.

24. *BHG Híradástechnikai Vállalat (XI., Fehérvári út 70.)* 1874-ben Egger Bernát alapított műhelyt, 1884-ben kezdte meg a távbeszélőkészülékek gyártását. 1896-ban a gyár egyesült a Magyar Villamossági és Izzólámpa Rt.-vel, és létrejött az Egyesült Villamossági (EVIR) Rt. 1901-ben építették meg üzemüket Újpesten. 1928-tól az EVIR-ből kiválva Standard Villamossági Rt. néven az ITT leányvállalataként működött tovább. 1938-ban költözött a Fehérvári úti telephelyre, ahol rádióvevő-készülékeket és telefonközpontot állított elő. Az államosítás után 1952-től vette fel a Beloiannisz Híradástechnikai Vállalat nevet, majd 1978 után BHG Híradástechnikai Vállalat néven működött, miután hozzácsatolták az Elektromechanikai ill. a Híradótechnikai Vállalatot.

25. *Pamuttextilművek (XI., Hauszmann Alajos utca 20.)* 1963-ban jött létre a vállalat négy cég – a Budai Pamutfonógyár, a vidéki (Tolna, Mezőberény, Békéscsaba) telephelyekkel rendelkező Pamutszövőipari Vállalat, a később Angyalföldi Textilművek néven működő Frottiergyár, valamint a Jacquardgyár – összeolvadásával. A vállalat pamut- és műszálfonalak fonásával, szövésével és konfekcionálásával foglalkozott.

26. *Beton- és Vasbetonipari Művek (BVM, XI., Budafoki út 209–215.)* 1963-ban jött létre a Betonelemgyártó Vállalat, az állami betongyárak és épületelem-gyárak egyesítésével. Budapesten két gyára, a Budapesti Betonárugyár és a Budapesti Épületelemgyár volt, ezen kívül vidéken további 6 gyárat és 5 telepet működtetett, valamint „házgyárai" voltak Budapesten, Dunaújvárosban, Szolnokon és Alsózsolcán.

27. *FÉG Fegyver- és Gázkészülékgyár (IX., Soroksári út 158.)* 1891-ben alakult meg a nagyüzemi fegyvergyártás első üzeme, a Fegyver- és Gépgyár Rt. 1935-ban fuzionált a Magyar Fém- és Lámpaáru gyár Rt.-vel, s létrejött a Fémáru-, Fegyver- és Gépgyár Rt. Az 1938-ban meghirdetett győri program után újra a fegyvergyártás vált fő profillá, s a cég már több mint tízezer embert foglalkoztatott. Az államosítás után a kőbányai Könnyűfémmű önállósult. A Lámpagyár Nemzeti Vállalat 1965-ben vette fel a FÉG nevet. A fegyvereken kívül lámpákat, varrógépeket, háztartási gázkészülékeket gyártott, majd 1976-ban hozzácsatolták a fővárosi Gázkészülékgyártó Vállalatot is.

28. *Csepel Művek Vasmű (XXII., Gyepsor u. 1.)* Weiss Manfréd 1882-ben alapította gyárát, melyet 1892-ben Csepelre telepített. A dinamikusan

fejlődő kohászati és gépipari vállalat foglalkoztatottainak létszáma az 1940-es évekre tizenötezer főre nőtt. 1946-ban a Weiss Manfréd Művek állami kezelésbe került, s 1948-ban létrehozták a Weiss Manfréd Acél- és Fémművek Nemzeti Vállalatot. 1952-ben a gyáregységek önállóvá váltak, majd 1963-ban Csepel Vas- és Fémművek Tröszt néven újra egy vállalatba vonták össze. Az 1976-tól Csepel Művek néven működő trösztöt 1983-ban számolták fel. A Csepel Művek Vasmű a Tröszt vaskohászati vállalataiból jött létre 1981-ben.

29. *Papíripari Vállalat (XXI., Duna u. 42.)* 17 vállalat összevonásával 1963-ban jött létre a Papíripari Vállalat. A budapesti papírgyárakat (Csepelen, Pesterzsébeten és Budafokon) az 1920-as években hozták létre. A hazai cellulóz- és papírgyártás teljes mértékben a cég keretei között folyt, a papírtermékek előállításában léteztek csak kisebb vállalatok. 1964-ben hozták létre a Duna papírgyárat, 1980-ban viszont megszüntették az újpesti gyárat. Az 1970-es évek elején több vidéki gyáregységet is létesítettek (Kiskunhalas, Lábatlan, Nyíregyháza). A vállalat 1988-ban több mint 12 ezer embert foglalkoztatott, és félmillió tonna papírt és kartont állított elő.

30. *Habselyem Kötöttárugyár (XX., Török Flóris u. 116.)* 1961-ben jött létre az 1923-ban alakult Váci úti Selyem- és Gyapjúárugyár Rt. és az 1922-ben létrejött pesterzsébeti Hazai Kötőszövőipar egyesítésével. A 3000 főt foglalkoztató vállalat selyem- és gyapjúfonal feldolgozását végezte.

Az ipar térbeli elhelyezkedése Budapesten

Miközben az ipar területi elhelyezkedése alig változott, Budapest közigazgatási térképe jelentősen módosult. 1950-ben 7 várost és 16 községet csatoltak Budapesthez, amelynek révén területe 207 km^2-ről 525 km^2-re növekedett. A Budapesthez csatolt települések jelentős iparral rendelkeztek.[6]

Iparterületek a városrendezési tervekben

A városrendezők, szakmájuk szerint építészek, és egyéb műszaki végzettségű szakemberek általában nem foglalkoztak (és nem foglalkoznak ma sem) a gazdaság városfejlesztő-fenntartó funkcióival, így az ipari tevékenységgel sem. Számukra a városban működő ipar elsősorban területet foglaló, infrastruktúrát használó, jellegzetes épületekben működő tevékenység, amely működése során térszervező hatású. A városrendezők többé-kevésbé érzékenyek voltak az ipar környezetszennyező hatására. Ekkoriban azonban nem fogalmazhat-

tak meg iparellenes véleményt, hiszen az ipar, az iparosítás állt a politika, a gazdaságpolitika középpontjában. Ez az ipar pedig extenzíven fejlődött, termelésének megkövetelt bővülését az új munkaerő bevonására, következésképpen új épületek építésére, vagy még inkább a régiek bővítésére, és így pótlólagos területek bevonására alapozta. A városrendező építészek és a városgazdaság fejlesztői közötti párbeszéd hiányát e tevékenységek egymástól elkülönült intézményesítése is erősítette (mindez többnyire ma is jellemző).

Az 1950-es években fel sem merült az ipar területi áthelyezésének gondolata a fővároson belül, a belváros és a kertváros közé szorult karéjból a város szélére, környékére vagy vidékre. Az ipar működését kellett a lehető leggyorsabban helyreállítani, ez pedig a legegyszerűbben és legolcsóbban a meglévő területeken mehetett végbe. Így azok a problémák, amelyeket az ipar a városszerkezetben elfoglalt helye révén okozott – a lakóépületek keveredése a gyártelepekkel, levegő-, zaj- és talajszennyezés, a termelés területi szétszórtságából eredő szállítási növekmény a városon belül, a régi épületek alkalmatlansága az új technológia bevezetésére stb. – tovább erősödött. Természetesen volt néhány kivételes példa új gyárak építésére is (Csepeli Csőgyár, Préslégszergépgyár, Oxigén gyár, Gyújtógyertya gyár, Soroksári Vasöntöde, stb.), de ezek többsége is a régi iparterületekre került.

Az 1960-as években az ipar dinamikusan és továbbra is extenzíven fejlődött, Budapesten is. Ennek következményeképpen felmerülő hiányokra, illetve új igényekre nem a városrendezők figyeltek fel, hanem a gazdaságfejlesztő szakemberek: ekkor fogalmazódott meg az ipar-kitelepítési program, főként a budapesti ipar munkaerőigényének csökkentésére, valamint a vidéki iparosítás erősítésére. Ugyan a kitelepítendő vállalatok listáján többnyire a környezetszennyező iparok álltak, ez a szempont csak másodlagos fontosságú volt.

Igen érdekes, hogy az 1960-ban megfogalmazott rendezési tervek ugyanakkor inkább korlátozták az ipar által elfoglalt területek növekedését, egyáltalán nem véve figyelembe az ipar fejlődési, bővülési tendenciáit és igényeit Budapesten.

Az 1970-es években került sor a 10 évvel korábbi rendezési terv felülvizsgálatára. Ekkor már az ipari területek növelése állt a rendezési terv középpontjában. Pedig éppen az 1970-es évek közepétől kezdett a budapesti ipar növekedése lassulni, a foglalkoztatás csökkenni! Az 1970-es évek rendezési tervében az iparterület jelentős növekedését fogalmazták meg: a 36 km^2-es iparterület 33%-kal bővült (egyharmadnyi bővülés az effektív fejlesztésre, kétharmadnyi terület a további növekedéshez tartalékolva). Megfogalmazódott annak igénye is, hogy a városon belül elszórt ipartelepeket egységes, összevont területi rendszerben kell fejleszteni, amely azonban inkább a meglévő területek némi kibővítését jelentette, mintsem a városon belüli átrendezését. Kétségtelen, hogy az új iparterületeket – nyolc ipari park létesítését – a város

határának közelében tervezték. Pozitív szemléletváltást mutatott, hogy a városrendezők már nem a közigazgatási határok közé szorított Budapestben gondolkodtak, hanem felismerték a környező települések, az agglomeráció 45 községének jelentőségét is a főváros gazdasági fejlődésében.

Ipari koncentrációk – ipari körzetek

A budapesti ipar tanulmányozásával foglalkozó közgazdászok, gazdaságföldrajzosok eléggé bizonytalanok voltak abban a vonatkozásban, miként is nevezzék a fővároson belüli ipari területi egységeket: egyaránt előfordult a koncentráció, csoportosulás, övezet, zóna, sőt a körzet elnevezés is. Elsősorban az iparvállalatok *agglomerálódása és az azonos ágazatokhoz való tartozás* alapján különítették el az ipari területrészeket egymástól, ennek alapján inkább ipari koncentrációkról vagy iparterületekről beszélhetünk. Az *iparvállalatok (és az iparhoz kapcsolódó vállalatok) közötti kooperáció, valamint a termelési vertikumok kialakulása a vállalatok között* csak elvétve jelent meg, a szocialista időkben még kevésbé, mint a II. világháború előtti gazdaságban. Ezért az *ipari körzet* elnevezést általánosan nem tartjuk indokoltnak Budapest ipari területegységeinek megnevezésére.

A különböző megközelítések a budapesti ipart három, hat, vagy ennél is több területi egységre bontották.[7]

– Északi, keleti és déli területekre;

– A hat ipari koncentrációra: az észak-pesti, a délkeleti, a csepeli, a dél-budai, az észak-budai, valamint a dél-pesti térségekre; valamint

– 11 területi egységre (óbudai, Újpest nyugati, Újpest keleti, angyalföldi, Kőbánya északi, Kőbánya déli, a Ganz-Mávag területe, ferencvárosi, csepeli, budafoki és a lágymányosi iparterületekre), valamint a kelenföldi, Erzsébet királyné úti, a Nagy Lajos király úti, a Hungária körúti, a józsefvárosi és a pesterzsébeti szórványterületekre.

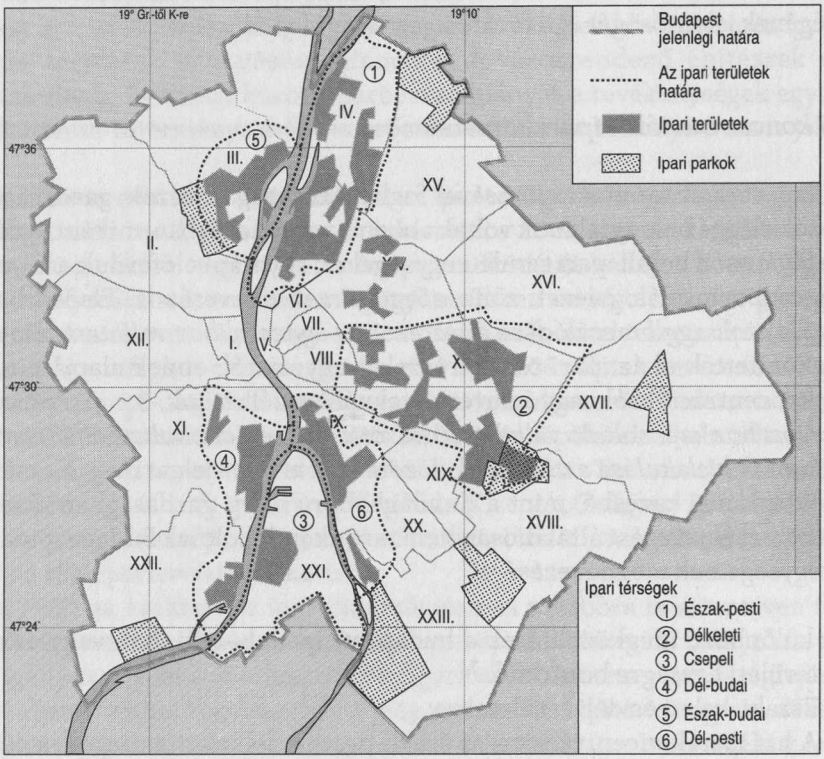
A hat ipari térség rövid bemutatása[8] *(1. ábra):*

– Az *észak-pesti ipari térség* – amely a budapesti ipar legnagyobb összefüggő területe – Újpest és Angyalföld iparára terjedt ki. A Duna közelsége, a kedvező közlekedési helyzet, a terjeszkedéshez előnyös ingatlanpiaci feltételek, egyes ágazatokban kialakuló termelési vertikumok, a víz-és gázhálózat gyors kiépülése, a szolgáltatások széleskörű kínálata – voltak a legfontosabb telepítő tényezők. A térségben a gépipar dominált, de ágazati viszonylatban a textiliparnak és a bőr-cipőiparnak is fontos gyárai voltak itt.

– A *délkeleti ipari térség* Budapest legrégebbi iparterülete volt, Kőbányára és a környező (XIX., XVIII.,VIII.) kerületek egy részére kiterjedően. Eleinte az építőanyagok jelenléte, később a kedvező közlekedési helyzet, a munkaerőpi-

1.ábra

A budapesti barnaövezet 6 ipari térsége az 1960-as, 1970-es években



ac bőséges kínálata, a kapcsolódó iparágak idetelepülése játszották a legfontosabb szerepeket az ipar idetelepülésében, a vízhiány viszont sokáig hátrányt jelentett. Iparában a gépipar, a textilipar, az élelmiszer-és vegyipar volt az uralkodó ágazat.

– A *csepeli térség* földrajzi helyzete, a Duna és más ipari térségek közelsége, és kezdetben az előnyös ingatlanpiaci helyzet tette vonzóvá e területet az ipar számára. Itt fejlődött ki Budapest legnagyobb vállalata, a Csepel Vas- és Fémművek, amely kohászati és gépipari vállalatokat fogott össze. A Csepelszigeten a Duna vizét hasznosította a Papíripari Vállalat.

– A *dél-budai ipari térség* a lágymányosi, a kelenföldi és a budafoki vállalatokra terjedt ki. A Duna közelsége, a közlekedés földrajzi helyzete, a tatabányai és a dorogi szénmedence szene éltette ezt az ipari térséget. Ebbe a térségbe a két világháború között települt le a vállalatok nagy része. Az üzemek többsége a Fehérvári út és a Budafoki út mentén helyezkedett el. A gépipar és a textilipar gyárai voltak a legjelentősebbek.

– Az *észak-budai ipari térség* Óbudán terült el. A Duna közelsége, kedvező ingatlanpiaci helyzet, iparágazati agglomerálódás, kooperáció kialakulása tette kedvezővé e térséget az ipar számára. A textilipar és a gépipar voltak a fő ágazatok. Az építőanyag ipar jelentős vállalata volt az egyik budapesti házgyár.

– A *dél-pesti ipari térség* a ferencvárosi és a pesterzsébeti iparvállalatokat fogta össze. Itt is a Duna volt a fő vonzerő, de a későbbiekben az ágazati vertikumok kialakulása, a vállalatok közötti együttműködés is fontos szerepet játszott az ipar fejlődésében. Ez a térség a budapesti élelmiszeripar központja volt – malomiparral, húsfeldolgozó és konzervgyárakkal. Textiliparában a gyapjúfeldolgozás volt a fő tevékenység.

Az ipar alig változó térbeli elhelyezkedésének okai

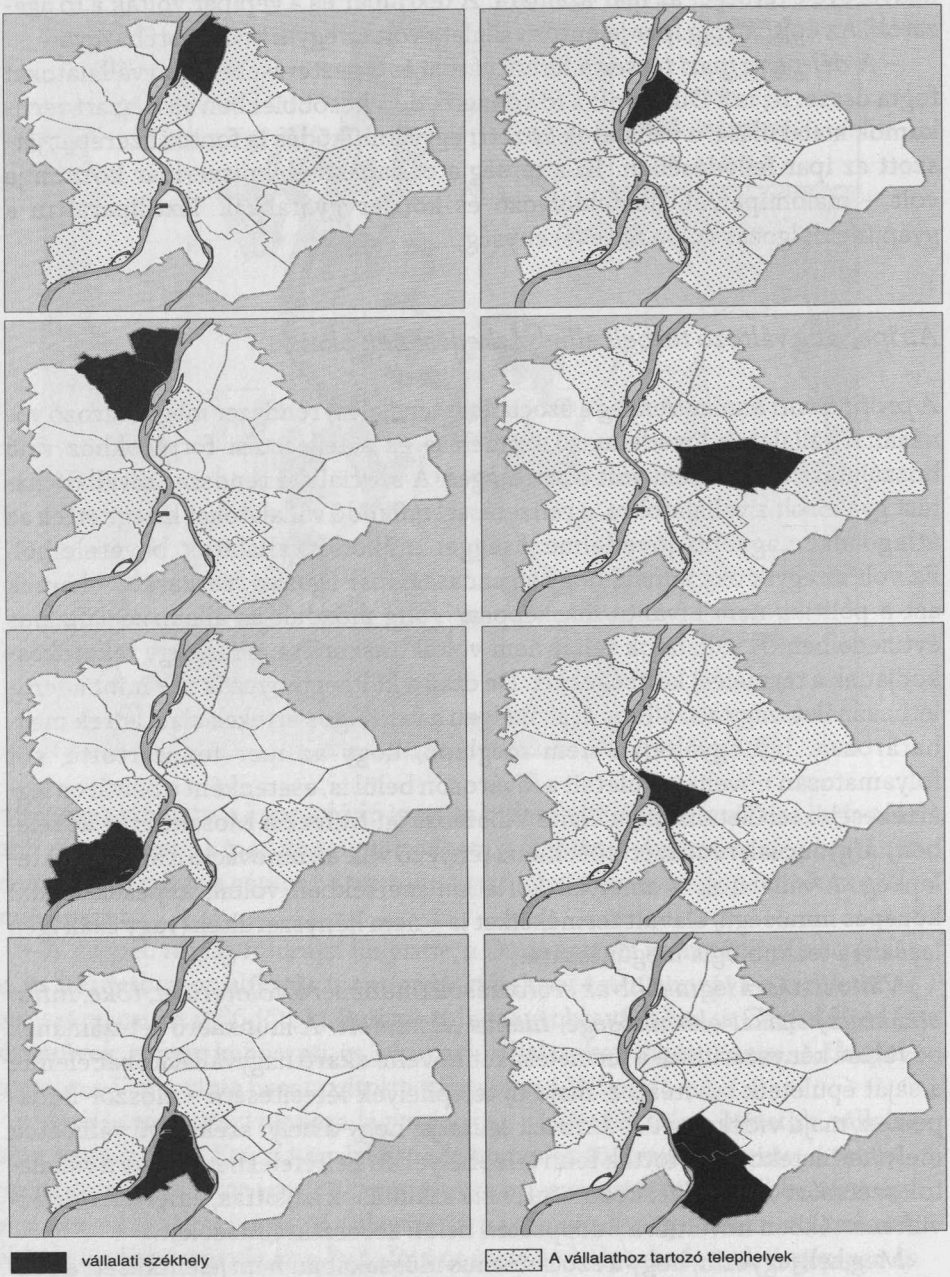
A profit iránti érzéketlenség a szocialista termelési rendszer meghatározó vonása. A vállalatok jövedelmező termelése és a fejlesztési forrásokhoz való hozzájutása között nem volt összefüggés. A szocialista rendszer nivelláló hatást gyakorolt a vállalatokra, a ráfizetéssel működő vállalatokat kisegítették az átlagosnál nagyobb jövedelmezőséggel működő vállalatok bevételeiből. Ez volt az egyik oka annak, hogy a gazdaság, ipar ágazati szerkezete – hacsak azt a politika nem kívánta másképpen – alig mozdult az államszocializmus évtizedeiben. A vállalatok tehát nem voltak rászorítva arra, hogy takarékoskodjanak a termelési költségekkel. De ezek a költségtényezők is – mint a területhasználat, vagy a szállítás árai, mélyen a valóságos értékek alatt lettek meghatározva. Így egyáltalán nem meglepő, hogy az ipar fenntartotta, sőt folyamatosan növelte területeit a fővároson belül is, esetenként a belváros legértékesebb területein (pl. a Ganz Villamossági Művek a Moszkva tér közelében). Ugyancsak rendszer-specifikus tényező volt az innováció iránti érdektelenség. A vállalatok – amelyek korlátlan mértékben voltak képesek eladni közepes minőségű, elavult termékeiket is – nem kényszerültek (vagy csak igen lassan) a technológia megújítására.

Változtatásra leginkább az erőforrások (munkaerő, földterület, tőke, infrastruktúra) fizikai elérhetősége, hiánya késztetett. A munkaerő létszámának bővülése kényszerítette a termelésüket növelni akaró nagyvállalatokat eleinte a saját épületeik bővítésére, majd új telephelyek létesítésére – először Budapesten, majd vidéken. A *2. ábra* azt mutatja, hogy a helyi székhelyű vállalatok mely kerületekben tartottak fenn telephelyeket. Feltételezhető, hogy a vállalatok szétszórt telephelyei között intenzív szállítások zajlottak, amelyek rendkívüli mértékben növelték a Budapesten belüli keresztszállításokat.

Meg kell jegyezni, hogy a szocializmus időszakában *nem jelentkezett effektív területhiány* az ipar terjeszkedéséhez. Amikor a gazdaságpolitika új terüle-

2. ábra

Iparvállalatok és telephelyeik elhelyezkedése Budapesten, 1990-ben



Forrás: a KSH ipari telephelyi adatai (nem publikált)

teket követelt a fővárosban az ipar számára, egyharmadával lehetett e területeket növelni – csak éppen át kellett minősíteni a területhasználatot. Ami az infrastruktúrát illette, az energia-, víz- és gázellátásban természetesen nem voltak tartalékok a fővárosban sem. Mindemellett, egyszerűbb volt az iparfejlesztéshez szükséges infrastruktúrát megteremteni, vagy inkább megszerezni a fővárosban (akár a lakossági fogyasztás terhére), mint vidéken, ahol jobbára hiányoztak az infrastrukturális intézmények, hálózatok. A *tőkeszegénység* is oka volt természetesen annak, hogy az ipar az eredeti telephelyein, sokszor a régi ipari épületek renoválásával, bővítésével fejlődött Budapesten.

A *politika, a gazdaságpolitika uralta a városfejlesztési politikát.* Ennek is tulajdonítható, hogy az iparterület megmaradt az eredeti helyén – amelyet a II. világháború előtti időkből örökölt, elég jelentős területbővítésekkel. Ez a bővítés jórészt a korábbi iparterületekhez kapcsolódó térségek ipari használatba vételét jelentette, és kevésbé az új, városszéli területek bevonását. A városon belüli több-telephelyes vállalati struktúrára például nem figyeltek fel a városrendezési tervek. A városrendezők érzékenyebbek voltak az ipar környezetszennyező szerepére, azonban nem tudták érvényesíteni elveiket a városfejlesztési programokban. A gazdaságpolitikusok is jobbára kudarcot vallottak az ipar kitelepítési programjukkal. Az 1960-as években a nagyvállalatok egyre erősebbé váltak, és sikeresen lobbiztak a saját érdekeiket érvényesítve. (Igen sok esetben sikerült kibújniuk a kitelepítés kötelezettségéből. Jellemzően, a valóban kitelepített ipari munkahelyek száma a munkaerő létszámcsökkenésének csak töredéke volt). *Összességében,* tehát, sem a gazdaságpolitika, sem a városfejlesztő-rendező politika nem tudta érdemlegesen befolyásolni az ipar területi elhelyezkedését a fővárosban.

Dezindusztrializáció 1989 után

Az ipari foglalkoztatottak száma már az 1960-as évek közepétől (ekkor érte el csúcsát mintegy 650 ezer munkahellyel) fogyni kezdett. Egészen a rendszerváltozásig valójában ennek sokkal inkább a munkaerőhiány volt az oka, mint a gazdaság tényleges változásai. Ebben az időszakban nem beszélhettünk még dezindusztrializációról, hiszen az ipar a termelésben, exportban, beruházásban többnyire Budapesten is megőrizte jelentőségét. Az államszocializmus évtizedeiben az iparvállalatok nem mozdultak el korábbi telephelyeikről, sőt, az ipar által elfoglalt terület jelentősen növekedett.

1989 után azonban az országos tendenciákhoz hasonlóan, Budapesten is jelentős volt a visszaesés az ipari termelésben, beruházásban egyaránt. Szétestek a nagyvállalatok, a csődbe ment vállalatok közel harmada budapesti székhelyű volt, meggyengült Budapest iparirányító szerepe. *Nem kétséges, hogy erőteljes dezindusztrializáció indult el Budapesten, annak minden jelleg-*

zetességével: a gazdasági struktúrában az ipar részaránya csökkent, és egyre inkább átadja helyét a szolgáltató ágazatnak.

Mindemellett, még korántsem lehet „leírni" a fővárosi ipart. A budapesti ipari koncentráció – a maga 100 ezer munkahelyével – ma is a legnagyobb az országban. A budapesti ipar 1994 után növekedési pályára került, és csak a legutóbbi egy-két évben mutatkozott visszaesés az ipari termelésben. Az ipari fejlődés főként a külföldi beruházások kezdetben domináló, de jelenleg is magas (bár kétségtelenül csökkenő) arányának köszönhető. Három ágazat – a vegyipar, a gépipar és az élelmiszeripar – teszi ki a budapesti ipar közel háromnegyed részét, az ország vegyipari termelésében és exportjában Budapest részaránya meghatározó. A három ágazat közül a gépipar fejlődik, bővül jelentősen. A gépipar és a papír- és nyomdaipar vállalatai teszik ki a budapesti iparvállalatok 60%-át. E nagy tömörülés potenciálisan ipari klaszterek kialakulását is lehetővé teszi e két ágazatban.

Mi lett Budapest nagyvállalataival?

A budapesti ipar makroszintű hullámzása, majd lassú szerepvesztése mögött radikális változások következtek be a mikroszférában: szétestek a nagyvállalatok, egy részük eltűnt szinte nyomtalanul, más részük kisebb méretekben, más profilokkal folytatja tevékenységét, és tömegesen jöttek létre új vállalatok. Az új vállalatok új telephelyeket kerestek maguknak. Megváltoztak a vállalatok közötti kapcsolati rendszerek, a régi kapcsolatok megszűntek, az új kapcsolatok, a kooperáció különböző formái lassan alakulnak ki. Mindennek területi kihatásai is vannak.

A nagyvállalatok átalakulása különböző utakon, módokon ment végbe *(3. ábra)*.

– Vannak olyan cégek, amelyek a privatizáció után is megőrizték egységüket, sőt vidéki telephelyeik egy részét is (például, a GE-Tungsram, a Taurus, a Telefongyár, az ELMÜ, a gyógyszeripari vállalatok többsége).

– Más vállalatok, sokkal kisebb méretekben, de hasonló profillal, legalább kis részben megmaradtak korábbi telephelyükön (a csepeli Papíripari Vállalat, a Beton-Vasbetonipari Művek Budafoki úti telepe stb.).

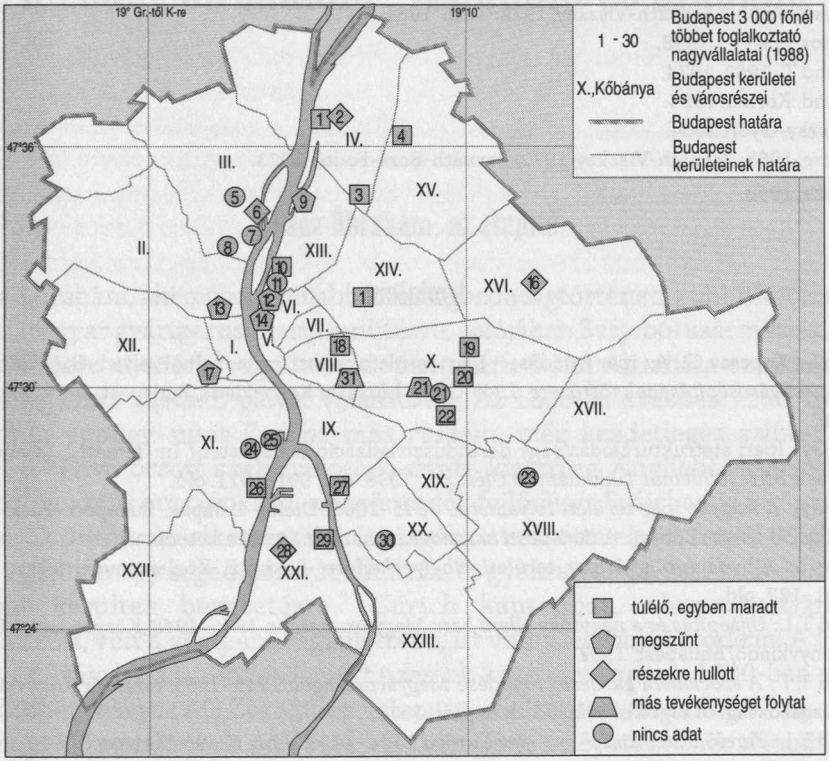
– Különösen azok közül a nagyvállalatok közül, amelyek korábban több cég összevonásával jöttek létre, a nagyvállalat szétesése után más telephelyeken folytatják tevékenységüket (ilyen példa a Szerszámgépipari Műveké).

– Van néhány Budapestről kitelepült vállalat (jól ismert a Ganz Villamossági Művek esete, és jelenleg a Chinoiné).

– És bőven akadnak teljesen megszűnt vállalatok (Habselyemgyár, Pamuttextilművek, Magyar Selyemipari Vállalat stb.).

3. ábra

A 3000 főnél többet foglalkoztató vállalatok átalakulása 1988-ban



Végül is, 2002 táján a 30 nagyvállalat közel fele – utódvállalatai révén – még megtalálható volt valamilyen formában az eredeti telephelyeken. A nagyvállalatok kétharmadának (kb. 20 nagyvállalatnak) székhelyein 80-100 olyan kis cég is működik, amelyek tevékenységi köre egybeesik, vagy hasonló a korábbi nagyvállalatokéval. A beköltöző kisvállalkozások többsége azonban más profilú, többségük nem az iparhoz tartozik.

Kétségtelen tehát, hogy az örökölt nagyipar nem tűnt el nyomtalanul Budapesten. A volt nagyvállalatok székhelyein megtalálható gazdaság *állandó mozgásban és átmeneti helyzetben van*, cégek szűnnek meg és jönnek létre, költöznek ki és be ezeken a telephelyeken, nagy gyakorisággal. Kevés jel mutat arra, hogy hosszútávra szóló megújulás menne végbe a budapesti ipar korábbiakban oly fontos helyein, az épületeket általában nem renoválják, csak időlegesen használják.

Jegyzetek

1 Bajnay-Kopcsay, 1998.
2 Gerevich, 1980; Bernáth-Viszkey, 1972; Tóth 1981.
3 Kardos, (szerk.), 1998.
4 Berend T., 1962, 1974.
5 Berend, Kornai, 1994.
6 Beluszky-Győri 2004.
7 Bencze, 1963; Bernáth-Viszkey, 1972; Bernáth-Bora-Fodor, 1973.
8 Bencze, 1963.

Irodalom

Bajnay L.–Kopcsay G.: Az ipar fejlődése – ipari területek, ipari üzemek. In: Preisich G. (szerk.): *Budapest városépítésének története, 1945–1990.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1998. 159–169. old.

Barta Gy.: Ipari átstrukturálódás vagy dezindusztrializáció Budapesten? In: Temesi J. (szerk.): *50 éves a BKE. Jubileumi Tudományos Ülésszak,* 1998. okt. 991–1011. old.

Barta Gy.: *A magyar ipar területi folyamatai, 1945–2000.* Dialóg Campus, Budapest–Pécs, 2002.

Beluszky Pál–Győri Róbert: *A budapesti barnaövezet határai.* (A jelen kötetben.)

Bencze I.: *A budapesti gyáripar területi elhelyezkedése.* Földrajzi Közlemények, 2. sz. 1963. 101–127. old.

Berend T. I.: *Újjáépítés és a nagytőke elleni harc Magyarországon 1945–1948.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1962.

Berend T. I.: *A szocialista gazdaság fejlődése Magyarországon 1945–1968.* Kossuth Könyvkiadó – Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1974.

Berend T. I.: *Terelőúton. Közép- és Kelet-Európa 1944–1990.* Vince Kiadó, Budapest, 1999.

Bernáth T.–Bora Gy.–Fodor L.: *Világvárosok, nagyvárosok.* Gondolat, Budapest, 1973.

Bernáth T.–Viszkey M. (szerk.): *Budapest 100 éve.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó és Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1972.

Berza L. (szerk.): Budapest lexikon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1993.

Gerevich L. (főszerk.): *Budapest története, V.* Akadémiai Kiadó, Budapest, 1993.

Ipari Adattár, 1989. Ipari Minisztérium, Budapest.

Kardos J. (szerk.): *Budapest gazdaságának 125 éve.* Kamarapressz Kiadó és Szolgáltató Kht., Budapest, 1998.

Kiss É.: *Térszerkezeti és funkcionális változások Budapest ipari területein, 1989 után.* Tér és Társadalom, 119–134. old.

Kornai J.: *A hiány.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1980.

Kornai J.: *A szocialista rendszer. Kritikai politikai gazdaságtan.* – Heti Világgazdaság Kiadói Rt. Budapest, 1993.

Ságvári Á. (szerk.): *Budapest. Fővárosunk története.* Corvina Kiadó, Budapest, 1973.

Tóth Endréné (szerk.): *Budapest Enciklopédia.* Corvina Kiadó, Budapest, 1981.

JULIA RICHERS–KUKELY GYÖRGY–BARTA GYÖRGYI

A „Ganz birodalom" fénykora és alkonya

Ganz Ábrahám, az alapító

Ganz Ábrahám, aki még a legújabb keletű gazdaságtörténeti publikációkban is mint „magyar gyáriparos" kerül említésre, valójában Svájcból származott. Szegény háttere ellenére, vagy talán éppen azért, Ganz Ábrahám az akkoriban még elég ritka vasöntő pályát választotta. Az 1830-as években ez az iparág, Svájcban éppúgy, mint Európa más részein, még kezdetleges szinten állt. Az első, féltve őrzött szakismeretek szinte kizárólag Angliából származtak. Hasonlóan más országokhoz, a vasöntödék fejlődését Svájcban is a gépkonstruktőrök öntöttvas-alkatrészek iránti igénye indította el. Az öntödék így először a gépipar egy segédiparágát alkották, és gyakran az üzemeken belüli iparágként kerültek bevezetésre.[1] Zürich kantonban, ahonnan Ganz is származott, volt a gépipar a legfejlettebb, itt volt a legtöbb öntöde is. A legrégibb, és Svájc határain túl is ismert üzemek közé tartozott az 1830-ban alapított Escher & Wyss AG Zürichben valamint a Sulzer testvérek 1834-ben alapított cége Winterthurban.[2] 17 éves korában Ganz belépett Escher „Neumühle" nevű zürichi üzemébe. *A svájci vasiparnak ebben a gyárában* sajátíthatta el a modern öntőszakma alapjait. Ezt a tanidőt majdnem tíz vándorév követte, amely során Ganz nemcsak keresztül-kasul bejárta Európát, hanem egyre alaposabb tudást is szerzett szakmájának legújabb termelési módszereiről.[3] Mint oly gyakran a kelet felé vándorlók esetében, Pest-Buda előtti utolsó állomáshelye Bécs volt, ahol Zischki gépgyárában először hallhatott a számára addig teljesen ismeretlen Magyarországról. Az öntősegédek között 1841 nyarán Bécsben *„elterjedt a hír, hogy Pest-Budán egy újfajta gőzmalom felszerelésére és karbantartásához, amely mellesleg svájci vezetés mellett működik, szakembereket keresnek, igen előnyös feltételek mellett".*[4] Ebben a hengermalmi vasöntődében Ganz sokéves tapasztalatának, szakértelmének és feltűnő ügyességének köszönhetően rövid időn belül vezető öntőmesterré küzdötte fel magát. 1842-ben állította elő az első Pesten gyártott vasöntvényt, és ezzel tulajdonképpen letette a magyar nehézipar alapkövét.[5] Nem sokkal ezután, 29 éves korában – valószínűleg a Lánchíd egy kereszttartó elemének bonyolult kiöntésekor – örökre elvesztette látását egyik szemére. 1843-ban már „egy saját öntöde beindításának" ötletével foglalkozott.[6] 1845-ben tulajdonába ke-

rült egy budai telek a Királyhegy utca 336., és az ezzel párhuzamos Kórház utca (ma Bem utca) 265-ös szám alatt, ahol hét munkatársával megnyitotta saját vasöntödéjét.[7] Nem volt véletlen, hogy választása éppen Budára esett. Először is, nem akart földrajzilag is versenytársává válni korábbi munkaadójának, másodszor pedig azt remélte, hogy Budán új megrendelői körre tehet majd szert. Ganz vállalkozása – az újra és újra előforduló fizetési nehézségek ellenére – folyamatosan gyarapodott.

Első lépésként Ganz Magyarországra hozta két testvérét, valamint további svájci szakembereket, hogy támogassák és vegyenek részt az üzem munkájában. Még ugyanebben az évben büszkén jelenti öccse az otthoniaknak: *„Nálunk elég jól mennek a dolgok. Ábrahám erősen hajtja előre az üzem munkáját. Váltakozva huszonhat-harminc munkást alkalmaz [...] Minden héten háromszor öntünk, és még így sem győzzük a sok munkát."*[8] A megrendelések bővülése három évig tartott, és ez alatt az alkalmazottak száma hatvanra nőtt, egészen az 1848-as forradalom és szabadságharc kitöréséig, amely a vasöntödét újra komoly kihívásokkal állította szembe. Megbízták Ganzot, hogy öntsön ágyúgolyókat a felkelő magyar hadsereg számára. A részvételért a magyar szabadságharcban később az osztrák hadbíróság hazaárulás vádjával halálbüntetést rótt ki rá. Baráti és diplomáciai kapcsolatainak köszönhetően végül is megúszta egy rövid börtönbüntetéssel és üzeme nagy részének elkobzásával.

A szabadságharc leverése után folytatódott a magyar vasút kiépítése. 1846. július 15-én számos kíváncsiskodó jelenlétében futott ki az első vonat a Pesti pályaudvarról (ma Nyugati pályaudvar). Állítólag Ganz Ábrahám is az ámuldozó nézők között volt, és könnyen lehet, hogy pontosan ennek a különleges élménynek hatására ismerte fel egy teljesen új, jövőbemutató piac feltárásának a lehetőségét. A technikai újításokra való gyors reagálás képessége, valamint egyedülálló találékonysága magyarázhatják, hogy az 1850-es évek elején már intenzíven egy új típusú vonatkerék kifejlesztésével foglalkozott. 1853-ban megrendelője lett az Osztrák Államvasút Társaság, bár az első nyolc pár leszállított keréken még súlyos hibákat találtak.[9] Mindazonáltal Ganz nem hagyta magát eltántorítani becsvágyó célkitűzésétől, és számtalan sikertelen próbálkozás után, végül kifejlesztette az ún. kéregöntésű vasúti kereket, amely nemsokára meghozta neki a világhírnevet. Az új, technikai szempontból tökéletes és törésbiztos kokillaöntvény az európai vasútipar képviselőinél lelkes fogadtatásra talált.

Ebben az időszakban került az akkor már ismert vasöntödébe két gépészmérnök: Anton Eichleiter (1831–1902) és Andreas Mechwart (1834–1907). Mindkettejük komoly segítséget jelentett a vállalkozását addig egyedül kormányzó Ganz számára. Különösen Mechwart, aki Ganz 1867-ben bekövetkező halála után az üzem vezetését átvette, gyakorolt nagy hatást a Ganz Művek későbbi fejlődésére.[10] A már kiterjedt hazai és nemzetközi megrendelői kör

kiszolgálásának céljából az 1860-as években áttértek a tömegtermelésre, kibővítették a már meglévő üzemet, és 400 emberre növelték az alkalmazottak számát.[11] Ennek a fejlődésnek köszönhetően a valamikori szegény svájci vasöntő szinte pillanatok alatt Budapest egyik leggazdagabb embere lett. További csúcspontot jelenthetett volna életében 1867, a kiegyezés éve. 1867 november 23-án ünnepelte a Ganz cég a százezredik kéregöntésű kerék elkészítését. A jelenlévők kifejezték Ganznak köszönetüket, mindenekelőtt azért, hogy rajta keresztül *„Magyarország ipara erőteljesen fejlődik, olyannyira, hogy hamarosan már a legjobb külföldi termékekkel is fel tudja venni a versenyt"*.[12] Jóslatuk valóra vált. Annál érthetetlenebb, hogy Ganz Ábrahám, mindössze három héttel a nagyszabású ünnepségek után öngyilkos lett.

A vállalkozás fejlődése 1867 és 1945 között: a gazdasági birodalommá válás története

Ganz halála után megalapították a Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Részvénytársaságot, amelynek befolyásos igazgatója, majd később általános igazgatója Mechwart lett. A Ganz Művek a következő évtizedek során óriási fejlődésen ment keresztül.[13]

A cégvezetés döntésének értelmében 1870-ben megnyílt egy második üzem a sziléziai Ratiborban. Ezzel vette kezdetét a Ganz Művek új, expanzív stratégiája. Még az 1873-as súlyos gazdasági válság sem zavarta meg ezt a stratégiát, Mechwart 1879-ben megvehette a csődbe ment Első Magyar Vagongyárat. Ezenközben folyamatosan dolgoztak további technikai újítások kifejlesztésén. 1874-ben Mechwart sikerrel gyártotta le az első acélhengert a kokillaeljárás segítségével. Ennek döntő szerepe volt abban, hogy az ún. nullás liszt, amelyet keménybúzából őröltek ki, magyar exportsikerként kerülhetett ki a nemzetközi piacokra.

Az elektromos osztály 1878-as megalapításával egy újabb kulcsfontosságú és gyorsan fejlődő terület került a Ganz céghez. Nemcsak az első ívlámpákat gyártották itt Budapest utcai világításához, hanem Zipernowsky Károly (1853–1942), Déri Miksa (1854–1938) és Bláthy Titusz Ottó (1860–1939), magyar mérnökök itt fejlesztették ki párhuzamos kapcsolású váltóáram-transzformátorukat, amely a Ganz Műveknek újabb nemzetközi elismerést hozott. 1887-ben felvásárolták a Leobersdorfer Gépgyárat. A következő években különösen Mechwart dolgozott aktívan újabb találmányok kifejlesztésén, így például 1896-ban a gőz- és petróleum-meghajtású gépesített ekét mutatta be. Ganzhoz hasonlóan, Mechwart is számos kitüntetésben részesült a magyar iparosításban játszott úttörő szerepéért. 1896-ban még nemesi címet is kapott. Cége ekkor már 6500 alkalmazottat foglalkoztatott, ezzel Kelet- és Közép-Európa legjelentősebb nehézipari cégeinek körébe emelkedett.

Mechwart halála után, a 20. század elején, a cég nehéz helyzetbe jutott. Anyagi okokból 1905-ben fuzionálnia kellett az AEG-vel, amely nem sokkal később a cég feletti irányítást is átvette átmenetileg. Később a Danubius Hajógyárral történt egyesülés után (1911) a cég neve ekkor már Ganz és Társa Danubius Gép, Vagon, és Hajógyár Rt. lett.

Az első világháborúban a háború okozta szénhiányt orvosolandó, Kandó Kálmán (1869–1931) mérnök intenzíven foglakozott vasút-villamosítási kérdésekkel, amelynek eredményeképpen a Ganz Művek hamarosan elektromos motorvonatokat és mozdonyokat kezdett el gyártani. Ezek újabb világsikernek bizonyultak. Az 1930-as évek gazdasági és politikai válsága a Ganz Danubius Rt.-n is nyomot hagyott, különösen az export esett vissza. Még ekkor is sikereket értek el azonban a kompresszor nélküli dízelmotorokkal. A második világháború újabb fellendülést eredményezett, de nem változtatta meg alapjaiban a termelési profilt, kivéve az első turbómeghajtású propelleres repülőgépmotorok bevezetését, amelyek gyártásához a Ganz Művek 1940-ben fogott hozzá, tehát 8 évvel az amerikai és angliai gyártást megelőzően.

Mechwart idejében tudatosan megőrizték Ganz Ábrahám stratégiáját: nem csak különös figyelmet fordítottak a nemzetközi technológiák piacainak mindenkori változásaira, hanem a különböző részlegekben folytatott igen magas színvonalú kutatómunkával maguk is alakították ezeket a folyamatokat. A termelés és a termékprofil a legszorosabban összekapcsolódott az innovációval. Ezért joggal állapíthatjuk meg, hogy a Ganz Művek hosszú időn keresztül a technológiai újítások egyik vezető műhelye volt Magyarországon. Ezek a találmányok – messze az ország határain túl is – a legnagyobb elismerésnek örvendhettek. A Ganz Művek egyes termékei nemzetközi piacvezető helyet foglaltak el. A modern mezőgazdasági gépek gyártása Magyarországon alapvető és hosszú távú hatást gyakorolt a mezőgazdaság egész termékstruktúrájára. Még egy fontos jellemzője volt a Ganz Művek fejlődéstörténetének (a valamikori vasöntödétől egészen a gazdasági birodalom kiépítéséig): a vállalkozás kiépítésében és sikereiben első vezetőik, a svájci Ganz és a német Mechwart személyes szerepe és elkötelezettsége meghatározó volt.

Ganz gyárak a II. világháború után napjainkig

1946-ban sor került a Ganz gyár államosítására, majd 1949-ben a hatalmas gyárkomplexum több önálló gyárra bontására: a Ganz Vagon- és Gépgyár a Könyves Kálmán körúton, a Ganz Hajógyár a Váci úton, a Ganz Kapcsolók és Készülékek Gyára a Kőbányai úton, a Ganz Villamossági Gyár a II. kerületi Lövőház utcában, a Ganz Árammérőgyár Gödöllőn (és az Aprítógépgyár Jászberényben) működött. A következő évtizedekben a szervezeti átalakítások

minden verzióján átmentek ezek a gyárak, de lényegében egymástól függetlenül alakult a sorsuk.

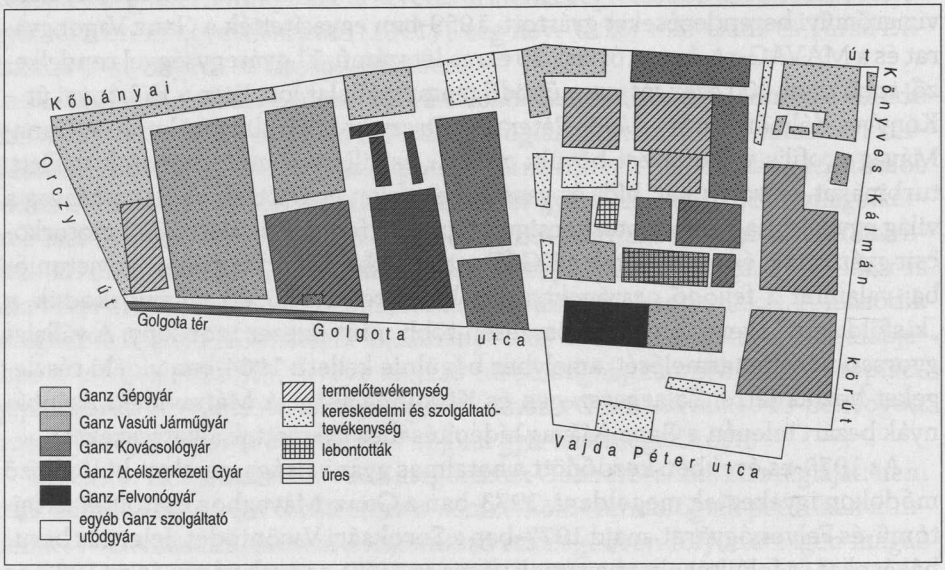
A *Ganz Vagon- és Gépgyár* dízelmotorvonatokat, -mozdonyokat, vízierőművi berendezéseket gyártott. 1959-ben egyesítették a Ganz Vagongyárat és a MÁVAG-ot, és egy óriási, 20 ezres létszámú, 11 gyáregységgel rendelkező, több mint 400 ezer m^2-en működő mamutvállalat jött létre a Kőbányai út – Könyves Kálmán körút – Vajda Péter út – Orczy út határolta területen. A Ganz-Mávag profilja valamelyest bővült: a dízel- és villamos-motorvonatok mellett, turbinákat, szivattyúkat, híd- és vasszerkezeteket gyártottak. A Ganz-Mávag a világ egyik legnagyobb motorkocsigyártója volt, fennállása alatt 2800 motorkocsit gyártottak, és exportáltak a KGST országokba, kiváltképpen a Szovjetunióba, valamint a fejlődő országokba. De készültek itt közúti villamoskocsik, a „kisföldalatti" szerelvényei, és összesen több mint tízezer mozdony. A vállalat gyorsan növelte termelését, amelyhez bővülnie kellett: 1964-ben vidéki részlegeket hoztak létre, Zalaegerszegen és Kiskunhalason. A Mátravidéki Szénbányák bezárt telepén a Ganz-Mávag hídépítéséhez gyártottak alkatrészeket.

Az 1970-es években kezdődött a hatalmas gyár válsága, amelyet különböző módokon igyekeztek megoldani. 1973-ban a Ganz-Mávaghoz csatolták a Hajtómű-és Felvonógyárat, majd 1977-ben a Soroksári Vasöntödét. Jelentős beruházásokat és felújításokat hajtottak végre az 1970-es évek végén és az 1980-as évek elején. Mindezzel együtt nemigen tudták korszerűsíteni a gyár termékeit, ugyanakkor a korábbi keleti piac egyre inkább beszűkült, a műszakilag elavult termékeket nem tudták értékesíteni. A nagy beruházásokra felvett hitelek utáni kamatok gyorsan növekedtek, miközben az állami dotáció jelentősen lecsökkent. 1983-ban az adósságállomány már meghaladta az eszközvagyon értékét. A hatalmas adósság nyomása alatt a vállalat csődközeli helyzetbe jutott, 1986-ban szanálták, amikor 7 önálló gyárra (Mozdony- és Vagongyár, Gépgyár, Szerszámgyár, Felületnemesítő Vállalat, Kovácsoló és Öntödei Vállalat, Felvonógyár, Kiskunhalasi Gépgyár), és 3 közös vállalatra (Ganz Szolgáltató, Módusz Számítástechnikai és Speciál szociális tevékenységet ellátó vállalat) osztották, melyek mind tovább használták a Ganz nevet. A tartozások nagy része a Ganz Mozdony- és Vagongyárnál maradt, így a többi gyár jóformán adósságok nélkül indulhatott. Azért építették fel ezt a stratégiát, mivel a Ganz Mozdony-és Vagongyárban méltán remélhették, hogy a kormányzat a hazai vasúti járműgyártást jelentős támogatásban fogja részesíteni. Erre azonban nem került sor, és a vállalatot fel kellett számolni. Ebből a vállalatból vált ki és önállósult az Acélszerkezeti Gyár. A vasúti járműgyártást egy másik cég vitte tovább, bérelve a korábbi gyár berendezéseit.

A Ganz-Mávag telephelyét felosztották az önállósult cégei között, és már ekkor több tulajdonosa lett a Kőbányai úti hatalmas gyártelepnek. Az 1990-es években fellépő értékesítési nehézségek következtében folyamatosan szűkült

1. ábra

A Ganz-MÁVAG Kőbányai úti ingatlanának tulajdoni felaprózódása



az ipari termelő tevékenység a Ganz-telepen, s ma már csak néhány kisebb cég foglalkozik iparral. Az egykori gyártelepre beköltözött cégek főleg kereskedelmi és raktározási tevékenységet folytatnak. A Kőbányai út túloldalára települt „kínai piac" egyre inkább behatol a Ganz-épületekbe is, egyre nagyobb területeket vásárolva meg, vagy bérelve. Az új vállalkozások egy része jelentős felújításokat hajtott végre az épületeken belül, míg az iparvállalatok tulajdonában lévő ingatlanok egyre lepusztultabb állapotba kerülnek. Nyilvánvalóan megjelent az ingatlanspekuláció, a korábbi csarnokok egy részét kiürítették, a gépeket eladták vagy leselejtezték, az épületek egy részét eladásra kínálják. Jelenleg a Kőbányai úti ingatlannak mintegy 70 tulajdonosa van, egyes ingatlanrészeket sok esetben nem is a tulajdonosok, hanem azok bérlői használják *(1. ábra)*.

A privatizáció során az életképes egységek tovább működtek, egyes gyártási folyamatok teljes megszűnése (mozdonygyártás, motorgyártás) következtében a korábbi belső vertikum szétesett. Az örökölt ipari kultúra már csak nyomokban lelhető fel e telephelyen.

A jelenleg is itt működő Ganz-utódvállalatok:

Ganz Vasúti Járműgyár

1988-ban a Ganz-Mávag utódvállalatából, a Ganz Mozdony- és Vagongyár egyik részlegéből alakult meg, annak felszámolása után, a Ganz Vasúti Jármű-

gyár Rt., amely 1989-ben angol–magyar vegyesvállalattá vált *Ganz Hunslet Vasúti Járműgyár Rt.* néven. Ez volt az első nagy cégprivatizáció Magyarországon.

Az elvesztett belföldi tenderek (BKV, MÁV) miatt az angol többségi tulajdonos 1991-ben részvényeinek többségét eladta az osztrák Jenbacher-csoporthoz tartozó Telfos AG-nak. A Ganz Hunsletben a kisebb, feleslegessé vált csarnokokban megszüntették a termelést, a forgácsolóüzemet egy helyre telepítették, s jelentős létszámleépítést hajtottak végre. A cég tőkehiánnyal küszködött, az angol Hunslet igen szerény tőkét és elavult technológiát hozott a gyárba. Az osztrák tulajdonos megvásárolta az egykori Ganz Mozdony- és Vagongyár területét és állóeszközeit, majd egy külön cégbe vitte ki az ingatlanvagyont, amelytől a társaság ezt bérelte. 1996-ban a ciprusi Oakdale Ltd. lett a veszteséges vállalat új tulajdonosa, az ingatlanok viszont a Jenbacher érdekeltségű liechteinsteini T. J. M. Kft. tulajdonában maradtak. 1999-ben csődeljárás indult a vállalat ellen, mert jelentős tartozást halmozott fel. A termelőeszközöket és az 500 fős létszámot a *Ganz Vagon Kft.* vette át, mely a Ganz Gépgyár Holdinghoz tartozik. Az ingatlanok továbbra is a T. J. M. Kft. tulajdonában vannak, de 5 éve pereskedés folyik. A cég jövője bizonytalan, a termelés minimálisra zsugorodott össze. A Ganz 40 ezer m^2-nyi területű Mozdonygyárát a Bárdi Autó Rt. vásárolta meg, felújította, s egy részén kereskedelmi központot alakított ki, másik részét pedig bérbe adta kereskedelmi cégeknek.

A Ganz Gépgyár Vállalat

1991-ben Ganz Gépgyár Holding Rt.-vé alakult, mely a Ganz-Mávag egynegyedét vitte tovább. Az 1990-es évek elején bekerült az ún. „tizennégyek" csoportjába, ami azt jelentette, hogy átütemezték, illetve elengedték tartozásainak jelentős részét. A céget 1996-ban a menedzsment kivásárolta.

A Ganz Gépgyár Holding nehézgépgyártó egyedi gépgyár, közlekedési, energetikai, vízgazdálkodási, környezetvédelmi gépeket, acélszerkezeteket, öntvényeket állít elő. A Holding ma 65%-ban a menedzsment tulajdonában van, 35%-a pedig az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Banké. A Ganz Holding ma 16 vállalatból áll, miután folyamatosan felvásárolták az egykori Ganz-cégeket (nemcsak a Kőbányai úti telephelyen működőket, hanem a népszigeti, a zalaegerszegi Ganz-vállalatokat is). A menedzsment és a legnagyobb tulajdonos szerette volna az egykori Ganz-birodalmat helyreállítani. A néhány száz főt foglalkoztató Holding termelésének 75%-a exportra kerül. Fő exportpiacai az EU tagállamai.

A cégcsoport az elmúlt években pénzügyi válságba került, ami elsősorban a rendkívül eladósodott, piacát vesztett Ganz Vagon Kft. felvásárlása miatt alakult ki. A likviditási problémák megoldására a közeljövőben értékesítik meg-

maradt Kőbányai úti ingatlanjaik jelentős részét, és a népszigeti telephelyet. A kft.-ket két cégbe szervezik, az egyik a kötöttpályás járművekkel, a másik az energetikai gépek gyártásával és felújításával fog foglalkozni. A Holding társaságai közül ma már alig néhány végez termelő tevékenységet, azok is egyre jobban összezsugorodnak. Üzemcsarnokai közül több üresen kong, értékesítésre vár, vagy már a „kínai piac" része.

A Ganz Holding legnagyobb vállalata – a már korábban említett Ganz Vagon Kft. és a Ganz Sziget Kft. mellett – a száz főt foglalkoztató *Ganz Motor Kft.* 1990-ben jött létre, dízelmotorok, gázmotorok, aggregátok, kompresszorok és blokkfűtő erőművek gyártásával foglalkozik, de likviditási problémái miatt új motorok előállítása már nem történik a cégnél évek óta, döntően a korábban előállított motorok pótalkatrészeit gyártják. A *Ganz Energetika Kft.* szintén 1990-ben alakult meg 270 fővel, energetikaigép-gyártó vállalatként szivattyúkat, vízturbinákat, atomerőművi berendezéseket állít elő. A *Ganz-David Brown Hajtóműgyártó Kft.* 1992-től működik angol–magyar vegyesvállalatként, közel 100 fős létszámmal. A cég vasúti és ipari hajtóműveket állít elő, döntően a FÁK országaiba exportál. Ezeken kívül még számos kisebb termelő és szolgáltató cég tartozik a Holdinghoz.

Ganz Híd-, Daru és Acélszerkezetgyártó Rt.

A Ganz Acélszerkezeti Vállalat átalakulásával jött létre az állami tulajdonú részvénytársaság, melynek Budapesten és 1969 óta Mátranovákon vannak telephelyei. Termékei közül kiemelkedik az 1980-as évek végétől a hatalmas méretű kikötői daruk gyártása és komplett helyszíni szerelése, az olajbányászati és erőművi berendezések, 1995-től pedig a vasúti és villamos forgóvázak előállítása.

Az 1990-es évek elején a nagymarosi erőmű építkezéseinek leállítása megrendítette a vállalatot, s a csődtől csak az mentette meg, hogy a kormány elengedte, illetve átütemezte a cég adósságait 1994-ben. Az 1990-es évek második felében a cég ugyan részt vett jelentős beruházásokban (pl. Lágymányosi-híd, Mária Valéria-híd, Szekszárdi-híd, polgári Tisza-híd, rijekai kikötő), de pénzügyi gondjai folyamatosan növekedtek. A csődközelbe került céget 2003-ban megvásárolta a Vegyépszer Rt., a vállalat legnagyobb konkurense. Az utóbbi időszakban, a felvásárlás óta, lecsökkent a termelés, s a Ganz-telephely jövője is bizonytalanná vált. A 650 főt foglalkoztató cég termelése Budapesten egy 20 ezer m^2-es csarnokban folyik a Golgota úti telephelyen, valamint Mátranovákon ennél valamivel nagyobb területen. Csepelen is van egy leányvállalata, a *Ganz-BVG Építő és Acélszerkezet-szerelő Kft.*, valamint 1999-ben hozták létre a rijekai kikötő korszerűsítésére a *Ganz Port Rt.-t.*

Ganz Kovácsoló és Öntödei Vállalat

A Ganz-Mávag kohászati tevékenységét továbbvivő vállalat 1990-ben felszámolás alá került. Termelőüzemeit többek között a Kovács Acél Kft., a Metallinvest Kft., ill. a Techno-Kov Kft. vásárolta meg. Az 1990-es évek folyamán jelentősen lecsökkent a kohászati tevékenység, s ma már szinte csak a Techno-Kov Kft. foglalkozik kovácsolással. Az egykori kohászati csarnokok 70 ezer m^2 összterületének legnagyobb részét ma piacok és raktárak foglalják el, míg a hatalmas irodaház üresen áll.

Ganz Szerszámgyár

A Ganz Szerszámgyártó Vállalat a Ganz-Mávag legkisebb utódvállalata volt, mindössze a terület 1,5%-án. A cég 80 fős létszámmal, 1991-ben Ganz Flex Kft. néven, MRP keretében került magántulajdonba. Ma a német tulajdonban lévő Bodycote Hungary Kft. üzemelteti a gyár egykori hőkezelő üzemét, a többi épületben ma elsősorban kereskedelmi tevékenység folyik.

Ganz Felvonógyár

A gyár egy korábbi licenszvásárlás révén már évtizedes kapcsolatban állt a német Schindler céggel, amelynek többségi tulajdonlásával 1990-ben vegyes vállalat alakult Schindler-Ganz Lift Kft. néven. A felvonógyártást azonban az 1990-es évek elején megszüntették. Az üzemcsarnokot jelenleg kiskereskedők raktárként hasznosítják.

Ganz Kapcsolók és Készülékek Gyára

A gyár 1949-ben jött létre, a Kőbányai úti telep 9 cégének összevonásával, mintegy 600 fővel. Kisfeszültségű kapcsolókészülékeket (kézi működtetésű kapcsolókat, mágnes kapcsolókat, megszakítókat, kioldókat és különféle reléket) gyártottak. Sorozatgyártással, profiltisztítással, létszámnöveléssel növelték termelésüket. 1964-ben a Villamos Berendezés és Készülék Művekhez csatolták. Folyamatos létszámhiánnyal küszködtek (mezőgazdasági termelőszövetkezetek, kisipari szövetkezetek, szénbányászati melléküzemágak, valamint egyéb vidéki részlegek révén igyekeztek a létszámot és a termelést növelni). Az 1970-es években megtorpanás volt a termelésben, piacvesztés, funkcióvesztés, majd a VBKM-ről való leválás következett. Folyamatos lét-

számcsökkenés, több kft.-re való szétesés, majd MRP vállalkozás 1993-ban. Jelenleg is teljesen hazai tulajdonban maradt. A cég 320 foglalkoztatottal rendelkező nagyvállalat, mely kisfeszültségű, ipari felhasználású kapcsolókat és készülékeket állít elő, elsősorban belföldi piacra. A budapesti telephelyen kívül, Kálon is rendelkezik gyártócsarnokkal.

Ganz Hajógyár

1952-ben kettévált az angyalföldi és az óbudai egységre, majd 1962-ben az összes hajógyárral együtt egyesítették – Magyar Hajó- és Darugyár néven. (Ekkor az angyalföldi és óbudai gyárakon kívül, a balatonfüredi, a váci, és a tiszafüredi gyárakat is hozzácsatolták). 1985-ben felvette a Ganz-Danubius nevet, a budapesti nagyipari hajóépítés 150. évfordulójára. 1988-ban a vállalat 14 kisebb cégre bomlott fel, a vidéki gyáregységek önállósultak, az anyavállalat vagyonkezelő holdingként maradt fenn az 1994-ben bekövetkezett felszámolásig. Az óbudai telephelyet végleg bezárták. Az óbudai hajógyártást az 1989-ben alakult Ganz-Danubius Óbudai Hajóépítő Rt. folytatta rövid ideig, 1991-ben felszámolták. Az Óbudai Hajógyár 32 hektáros területét és ingatlanjait az ÁPV Rt. tulajdonában lévő Hajógyári Sziget Vagyonkezelő Rt. vette át, és adta bérbe különböző társaságoknak, amelyek jórészt kereskedelemmel, médiaszolgáltatásokkal foglalkoznak.

Az angyalföldi telephelyen szétválasztották a hajó-és a kazángyártást. A Ganz-Danubius Hajó- és Gépgyár Rt. az angyalföldi hajógyár egyes részlegeiből jött létre 1989-ben. 1992-ben a Budapest Bank többségi tulajdonába került cég hajó, uszály és úszódaru gyártással foglalkozott. 1993-ban került felszámolás alá. A Ganz-Danubius licensz jogait 1994-ben az egykori tervezőirodából létrejött Axis Kft. Vásárolta meg, amely még három éven át gyártott hajótartozékokat. Az 1990-es évek második felében megszűnt a termelés, a gyártócsarnokokat lebontották.

Az utódvállalatok:

– Az Axis Kft.-ből 1998-ban jött létre a Ganz Danubius Vitla Kft., amely elsősorban egy tervezőiroda. Ez a cég – bár nem a volt telephelyen – de máig foglalkozik hajójavítással, kisebb méretű hajók gyártásával.

– A darugyártás a Ganz-Danubius Daru Kft.-n belül zajlik, amely a Ganz-Danubius Kereskedelmi Kft. résztulajdonát képezi, két másik mérnökirodával együtt.

– A Ganz-Danubius Kazán és Gépgyártó Rt. 1989-ben jött létre kazán- és acélszerkezet-gyártási profillal. 1993-ban a Kazángyár a Transelektro tulajdonába került. 1995-ben összevonták az Április 4. Gépgyár budapesti egységéből alakult Röck Kft.-vel, majd annak kiskunfélegyházi gyárával, s a budapesti

telephelyeket is egyesítették. 1999 óta a gyár Kiskunfélegyházán működik, a Budafoki úti egykori Röck-gyárat kereskedelmi cégeknek adja bérbe, az angyalföldi telephelyen, a Meder utcában pedig a Duna Plaza épült fel.

– A Ganz-Danubius angyalföldi telephelyéből mára csak az irodaház maradt meg, itt találhatók a fentebb említett cégek, míg az egykori gyártócsarnokokat lebontották, a területet egy izraeli befektető vásárolta meg, s várhatóan a jövőbeni fejlesztések révén lakó- és szabadidő-funkciót kap a ma még üresen álló terület.

– A Ganz-Danubius harmadik, legkisebb budapesti telephelye a Népszigeten volt. 1989-ben jött létre a CD Chalybs Acélszerkezet Rt., mely 1993-ban az angol Lycett tulajdonába került. Az angol cég a Caterpillar beszállítója volt, és a hajógyártás helyett földmunkagépek részegységeit, valamint bányatámokat gyártott. Mindaddig jól működött, míg a külföldi anyacég tönkre nem ment, így azonban 1996-ban a népszigeti cég is felszámolás alá került.

– Ma a Népszigeten működik a Ganz Sziget Hajó-, Daru- és Acélszerkezetgyártó Kft., mely az egyetlen jelentős termelő utódvállalata az egykori Ganz Danubiusnak. A Ganz Gépgyár Holding Rt. tulajdonában lévő cég portáldarukat állít össze, bányatámokat és hőcserélőket gyárt, utóbbit a Transelektro részére. A Ganz Holding pénzügyi nehézségei miatt a közeljövőben a cég értékesíti népszigeti telephelyét, s a termelőeszközöket Kőbányai úti központi telepére helyezi át.

– Az egykori Ganz-Danubiusnak három vidéki telephelye volt. Vácott a konténergyár 1990-ben, a balatonfüredi hajógyár 1996-ban került felszámolás alá, Tiszafüreden azonban továbbra is változatlanul folyik portáldaruk javítása.

Ganz Villamossági Gyár

Lövőház utcai telepe súlyos károkat szenvedett a II. világháborúban, 1949-ben kezdték meg újra a termelést, az akkor önállóvá nyilvánított gyárban (Először a Klement Gottwald nevet kapta, majd a Ganz Villamossági Művek elnevezést). Erőművi berendezéseket, transzformátorokat, villamos motorokat, kapcsolóberendezéseket gyártottak. Baján, Kalocsán és Szolnokon nyitottak új telephelyeket az 1960-as évek elején, majd hozzácsatolták 1976-ban a Budapesti Mezőgazdasági Gépgyár óbudai telepét is.

Az 1970-es években próbálkoztak jelentős műszaki fejlesztésekkel, licenszvásárlásokkal, nem nagy sikerrel. A termelés hatékonysága folyamatosan csökkent, egyre kevesebb megrendelést kaptak, az 1980-as évek végén felszámolásra került sor. 1990-ben privatizálták a gyárat, az állami kézben lévő olasz Ansaldo 51%-os részesedést szerzett a vállalati tulajdonban. A GVM-ben megszűnt a termelő tevékenység, s vagyonkezelőként működött tovább, de a

cégnél maradt az adósságállomány. A Ganz-Ansaldohoz kerültek a szolnoki, bajai, kalocsai gyáregységek és az óbudai leányvállalat, valamint a 3800 fős létszám is. Az olasz Ansaldo folyamatos tőkeemeléseivel 1999-re szinte kizárólagos tulajdonossá vált. Az 1500 főt foglalkoztató, 13 milliárd forintos adóssággal küzdő Ganz-Ansaldo 1998-ban összeroppant, 6,5 milliárd forintos árbevétel mellett 8,8 milliárd Ft vesztesége volt, alaptőkéjét teljesen felélte. Az Ansaldo még egyszer utoljára megemelte a cég alaptőkéjét, de 2000-ben eladta a vállalatot a Transelektro Rt.-nek, így újra hazai tulajdonba került a gyár.

Az épületeket a Ganz-Ansaldo bérelte, de termelőtevékenységének mihamarabbi kitelepítésére kötelezték. 1993-ban alapította meg a Dunaferrel közösen a Tápiószelei Elektromechanikai Művek Rt.-t, ahol 1996-ban kezdte meg a termelést, majd a cég budapesti üzemeit is Tápiószelére telepítette. A cég egykori, közel 10 hektáros Lövőház utcai telephelyén jött létre a Mammut üzletközpont és a Millenáris park. Csak a tervezési, anyagbeszerzési és adminisztrációs feladatokat végzik Budapesten, a gyártás Tápiószelén és Szolnokon folyik. A Transelektro Ganz Villamossági Kft. ma már magába foglalja a Ganz Transelektro Villamossági és a Ganz Transelektro Közlekedési Rt.-t. A Ganz Transelektro Villamossági Rt. termelésének többségét exportálja, legfőbb termékei: transzformátorok, villamos forgógépek és motorok. A Ganz Transelektro Közlekedési Rt. kötöttpályás városi tömegközlekedési járműveket (villamos, trolibusz) gyárt.

Ganz Műszer Művek

1964-ben alakult meg a Ganz Elektromos készülékek és Mérőműszerek Gyára, mely nevét 1967-ben változtatta Ganz Műszer Művekre. A vállalat három cég fúziójával jött létre: az Elektromos Készülékek és Mérőműszerek Gyára, a gödöllői Ganz Árammérőgyár és a Közlekedési Műszergyár, 1981-ben a Ganz Árammérőgyár kivált a vállalatból. A GMM Közlekedési Műszergyár és a GMM Alkatrészgyár (Vajszló) megmaradt a Ganz Műszer Művek kereteiben, s új leányvállalatként megalakult a Ganz Inform Számítástechnikai Vállalat.

Az 1990-es évek elején jelentős mértékben visszaestek a megrendelések. A vállalat több céget alapított (*Ganz Műszer Művek Elektro-Mechanika Kft., Ganz Inform Számítástechnikai Kft., Ganz IAS Systems Automatika Rt.*) a termékszerkezet korszerűsítése és a külföldi tőkebevonás céljából. A termelőtevékenységet ma a *Ganz Műszer Rt.* végzi, mely közel 200 főt foglalkoztató svájci–magyar vegyesvállalatként döntően exportra gyárt mérőműszereket budapesti és vajszlói gyárában.

A *Ganz Árammérőgyár* 1948-ban vált ki a Ganz Villamossági Gép-, Vagon- és Hajógyárból, és 1949-ben Gödöllőre telepítették. Az 1960-as évek közepéig majdnem megháromszorozódott a munkáslétszám, de 1962-től már csök-

kentek a megrendelései. 1964-től 1981-ig a Ganz Műszer Művek része lett, majd újra önállósult. Műszakilag eléggé elavult termékeket – kapcsolóórákat, fogyasztásmérőket, hitelesítő berendezéseket, stb. – gyártottak, igen alacsony áron. Az új fejlesztésekhez nem állt rendelkezésre tőke, a vállalatot a francia Schlumberger Industries 1990-ben vásárolta meg.

A Ganz-vállalatok sorsa 1949-től 1989-ig szinte leképezte a szocialista rendszer fejlődését Magyarországon, annak kezdetben gyorsan bővülő, majd egyre lassuló szakaszait, hanyatlását és összeomlását. A közepesen, de inkább gyengén fejlett szocialista országok zárt gazdasági rendszerében a Ganz-gyárak elég gyorsan elvesztették – nemzetközi mércével mérve – azt a műszaki előnyt, amelyet a háború előtt kivívtak maguknak. A Ganz-gyárak technikai leszakadása az 1970-es években vált látványossá, ugyanúgy, ahogy maga a szocialista rendszer is ebben az időszakban vált képtelenné arra, hogy kövesse a fejlett világot. Az egyre nehezebb helyzetbe kerülő Ganz-vállalatok próbálkoztak szervezeti átalakításokkal, eleinte összevonásokkal, beolvasztásokkal, majd később a nagy szervezetek széttagolásával. A jelentős beruházásokhoz állami hiteleket vettek igénybe. Az állam e hiteleket nemzetközi kölcsönökből finanszírozta, miközben maga is egyre jobban eladósodott. A Ganz-termékekre egyre kisebb volt a kereslet a mindenütt nehéz gazdasági helyzettel küszködő szocialista országok részéről, és a nyugati piacot sem tudták nagyobb mértékben meghódítani, különösen nem a világméretű gazdasági depresszió idején. A rendszerváltozással megszűntek az állami támogatások, a felvett hitelek és gyorsan növekvő kamataik miatt a Ganz-vállalatok is súlyosan eladósodtak.

Ebből az ördögi körből a privatizáció, és a külföldi működőtőke megjelenése jelentette a pillanatnyi megoldást. Sok kis- és középvállalat jött létre a korábbi nagyvállalatokból, többségük részben vagy teljesen külföldi tulajdonba került. A külföldi tulajdonosok egy része csak piacot kívánt vásárolni és a termelő tevékenységet hamarosan megszüntette, mások továbbadták, beolvasztották a megvásárolt üzemeket. Jelentős mennyiségű külföldi tőkét sehol sem invesztáltak egyik Ganz-gyárba sem.

Nem kétséges, hogy mindezek ellenére a Ganz név ma is jól cseng, hiszen több mint félszáz – külföldi érdekeltségű és hazai tulajdonban lévő – kis- és középvállalat őrzi nevében a valamikori alapító, Ganz Ábrahám emlékét. Igazán nagy, sikeres vállalattá eddig egyik sem formálódott, talán a rendszerváltozás óta eltelt idő rövidsége miatt.

Ami a korábbi nagy Ganz-gyárak által elfoglalt területeket illeti, Óbudáról, és Budáról szinte teljesen eltűntek az utódok is, a jelenleg működő, kisebb Ganz-cégek többsége a volt Ganz-Mávag területén, és Újpesten, a Váci úton és környékén található. De még ezek a most is működő vállalatok is jóval kisebb területet foglalnak el, mint a Ganz-birodalom fénykorában. A volt Ganz-vállalatok kiterjedt területe így a barnaövezethez tartozik.

Jegyzetek

1 A gépipar történetéhez, l. Hannes Hofmann: *Die Anfänge der Maschinenindustrie in der deutschen Schweiz 1800–1875.* Doktori disszertáció, Zürich, 1962. L. továbbá Ludwig Beck: *Die Geschichte des Eisens in technischer und kulturgeschichtlicher Beziehung.* 5 Bde. Braunschweig 1884-1903, különösen Bd. 4.

2 Erről l. Max Vuilleumier: Von den Eisengiessereien im Kanton Zürich (1830 bis 1914). In: *Beiträge zur Geschichte der schweizerischen Eisengiessereien.* Kiadja: Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer Aktiengesellschaft und dem Verband Schweizer Eisengiessereien. Schaffhausen, 1962, 189–205. old. és *Unternehmensgeschichtsschreibung zur Eisen- und Stahlindustrie.* Szerk.: Ernst Willi. Schaffhausen, 2002.

3 Vándoréveinek első állomása Georg Neher vasművé volt Neuhausenban, a Rajna vízesésének közelében. Ezután továbbindult a híres elzászi Schlumberger-üzembe, majd később Párizsba és Graybe (ma Saône) vándorolt. Dolgozott többek között Milánóban, Rómában és végül Bécsben. L. L. Arato und Moia Schnyder: Abraham Ganz von Embrach (1814-1867). In: Abraham Ganz-Johann Jakob Keller-Johann Busch. (*Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik,* Bd. 25) Zürich, 1971, 9–44, különösen 11–14. old.

4 Arato; Schnyder: *Abraham Ganz,* 14. old.

5 Vö. Arato; Schnyder: *Abraham Ganz,* 17. old.

6 Ábrahám Ganz levele testvérének (Pest, 1843. október 23-án).

7 Fővárosi Levéltár Budai tanácsi jegyzőkönyvek 430/1845 és Fővárosi Levéltár Budai Corr. Mag. 3145/1845.

8 J. Heinrich Ganz levele a szülőkhöz (Buda, 1845. október 19-én).

9 Vö. Arato; Schnyder: *Abraham Ganz,* 36.

10 Andreas Mechwart 1834-ben született Schweinfurtban és 1907-ben halt meg Budapesten. Először lakatosnak tanult szülővárosában. Ezután gépészmérnöki tanulmányokat folytatott az augsburgi Polytechnikumban, ahol 1855-ben kapta meg mérnökdiplomáját. Ezután négy évig Nürnbergben dolgozott. 1859-ben meglátogatta Budán barátját Anton Eichleitert, aki akkor már Ganznál dolgozott, és itt maga is állást kapott. Ld. *Gedenkschrift zur Erinnerung an das 25jährige Jubiläum des Herrn Andreas Mechwart, Director der Firma Ganz & Cie.* Eisengiesserei und Machinen Fabriks AG, Budapest 1859-1884. Budapest 1884 valamint Pénzes István: Mechwart András (1834-1907). (Öntödei Múzeumi Füzetek, 8.) Budapest, 2001.

11 Ganz fáradhatatlanul utazott üzleti utakra különböző országokba, többek között Oroszországba, Hollandiába, Törökországba, Olaszországba és Sziléziába, nem utolsó sorban azért, hogy új vevőket találjon. 1856-ben Ganz három különböző vasúti társaságnak szállított összesen 1850 kereket; 1866-ban már 59 társaságnak körülbelül 12 ezer kereket. Vö. Arato; Schnyder: *Abraham Ganz,* 8–37. old.

12 Idézi Füzesi István: Adatok néhai Ganz Ábrahám és neje történetéhez. Gépelt kézirat. Budapest, 1938.

13 A cég Mechwart irányítása alatti és azutáni fejlődéséről, l. Pénzes István: *Mechwart András* (1834–1907). (Öntödei Múzeumi Füzetek, 8.) Budapest, 2001; *Gedenkschrift zur Erinnerung an das 25jährige Jubiläum des Herrn Andreas Mechwart, Director der Firma Ganz & Cie.* Eisengiesserei und Machinen Fabriks AG, Budapest 1859-1884. Budapest, 1884; Berlász Jenő: A Ganz-gyár első félszázada 1845–1895. In: Tanulmányok Budapest múltjából, 12. (1957) 349–458., valamint Arato; Schnyder: Abraham Ganz, 41–44. old.

Irodalom

Arato, L.–Schnyder, M.: Abraham Ganz von Embrach *(1814–1867).* In: Abraham Ganz–Johann Jakob Keller–Johann Busch. *(Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik,* 25) Zürich, 1971. 9–44. old.

Beck, L. *Die Geschichte des Eisens in technischer und kulturgeschichtlicher Beziehung.* 5 Bde. Braunschweig 1884–1903.

Berlász J.: A Ganz-gyár első félszázada 1845–1895. In: *Tanulmányok Budapest Múltjából, 12.,* 1957. 349–458. old.

Berlász J.: Abraham Ganz (1814–1867), Bahnbrecher der ungarischen Schwerindustrie. In: *Zürich-er Taschenbuch,* 87., 1967. 110–125. old.

Berza L.: *Budapest lexikon.* Akadémiai Kiadó, Budapest, 1993.

Briefe an und von Abraham Ganz, Urkunden, Dokumente, Fotografien. Öntödei Múzeum, Budapest.

Briefe von Abraham Ganz an seine Familie in Embrach 1866, Staatsarchiv Zürich St. AZ X 198. 3.

Fitos Z.: Egy állami nagyvállalat válságkezelésétől a privatizálásig. *Ipari Szemle,* 6., 1993.

Füzesi I.: *Adatok néhai Ganz Ábrahám és neje történetéhez.* Gépelt kézirat. Budapest, 1938.

Gedenkschrift zur Erinnerung an das 25jährige Jubiläum des Herrn Andreas Mechwart, Director der Firma Ganz & Cie. Eisengiesserei und Machinen Fabriks AG, Budapest 1859–1884. Budapest, 1884.

Hofmann, H.: *Die Anfänge der Maschinenindustrie in der deutschen Schweiz 1800–1875.* Doktori disszertáció. Zürich, 1962.

Kiss J. (szerk.): *Fejezetek a 150 éves Ganz-gyár történetéből, 1844–1994.* Ganz-vállalatok közössége, Budapest, 1994.

Kőbányai út és térsége városfejlesztési koncepció. Vizsgálatok. Mont–Teampannon Kft. Budapest, 2001.

Pénzes I.: *Mechwart András (1834–1907).* Öntödei Múzeumi Füzetek, 8. Budapest, 2001.

Unternehmensgeschichtsschreibung zur Eisen- und Stahlindustrie. Szerk. Ernst Willi. Schaffhausen, 2002.

Voszka É.: *A dinoszauruszok esélyei.* Pénzügykutató Rt., Budapest, 1997.

Vuilleumier, Max: Von den Eisengiessereien im Kanton Zürich (1830 bis 1914). In: Beiträge zur *Geschichte der schweizerischen Eisengiessereien.* Kiadta: Eisenbibliothek, Stiftung der Georg Fischer Aktiengesellschaft und dem Verband Schweizer Eisengiessereien. Schaffhausen 1962, 189–205. old.

www.ganz.hu

www.ganz-holding.hu

www.ganzkk.hu

www.ganztrans.hu

www.gb.ganz.hu

www.transelektro.hu

BELUSZKY PÁL–GYŐRI RÓBERT

A budapesti barnaövezet határai

Budapest – legnagyobb kiterjedésüket a szocializmus időszakában elnyerő – összefüggő ipari térségei markáns övezetet alkotnak. Ez az (egykori) ipari övezet része annak a – városföldrajzi irodalom megnevezésével – *köztes, átmeneti zónának,* amely a nagyvárosokban sűrűn beépített belvárosi lakóövezet és az (alapvetően) kertvárosias beépítésű elővárosok/külvárosok között alakul ki. Elsőként az volt a feladatunk, hogy ezen átmeneti övezetet rajzoljuk meg, majd ebben kerestük meg az ipari-közlekedési hasznosítású térségek pontos helyét. A *barnaövezet* határainak rögzítése után kerülhet sor arra a lépésre, hogy ezen *belül* további vizsgálódások – terepmunka, topográfiai térképek és légifotók elemzése, kérdőíves adatgyűjtés, interjúk stb. – segítségével kijelöljük a *rozsdaövezeteket.* Körülhatárolhatóak a rozsdaövezetekkel *együtt kezelhető,* extenzíven hasznosított területek is, melyek egy esetleges városfejlesztési, -rendezési akció során bevonhatók az akcióterületbe.

Előrebocsátjuk a lehatárolás során használt alapfogalmak pontos definícióit:

– *átmeneti terület:* a belváros és a kertváros között elhelyezkedő térség, amely tartalmazza a barnamezőt és a hozzákapcsolódó, nagy kiterjedésű mezőgazdasági területeket, zöldterületeket (temetők, parkok, sportpályák stb.), valamint a közlekedés-szállítás térségeit.

– *Barnamezős térség, barna zóna:* ez a tradicionális (volt) ipari terület – közlekedési, lakótelepi zárványokkal. *Gyakorlatilag kutatásaink szűkebb vizsgálati területe.* (Budapest területének 13%-a, kb. 68 km^2). Ennek egy része már megújult, vagy most van ebben a fázisban.

– *Rozsdaövezet:* a barnamezős térség még meg nem újult területe, azok a térségek, amelyeket korábban intenzíven hasznosítottak – ipari, közlekedési, raktározási területek, laktanyák, esetleg lakóterületek stb. –, ám hasznosításukkal felhagytak, vagy annak intenzitása erősen visszaesett (s amely területeken rendszerint a felhagyott tevékenység feleslegessé vált, leromlott infrastruktúrája – elhagyott üzemépületek, raktárak, iparvágányok stb. – is megtalálhatók).

A vizsgálati terület lehatárolása során figyelembe vettük:

– A rendelkezésre álló szakirodalom lehatárolási kísérleteit;

– Az MTA Földrajztudományi Kutató Intézete által szervezett ELTE hallgatók terepbejárásának eredményeit, melyek során 1:10 000 ma. topográfiai térképeken rögzítették az ipari, közlekedési, raktározási területeket;

– A város egész közigazgatási területére rendelkezésünkre álló légifelvételeket, melyek segítségével pontosítani lehetett az ipari-közlekedési-raktározási stb. területek határait, illetve el lehetett határolni a további extenzíven hasznosított, a feltételezett barnaövezettel területileg összefüggő térségeket;

– Az MTA RKK munkatársai által végezett helyszíni ellenőrzéseket, a vitatható besorolások pontosítására.

Mindezen információk birtokában a következő *területtípusokat* alakítottuk ki:

1. Eredetileg, 1990 táján, nagyobb területre – legalább háztömbnyi területre – kiterjedő *ipari, közlekedési, raktározási funkciójú* ill. speciális hasznosítású (pl. szennyvíztisztító, szemétlerakó, külszíni bányaterület stb.) területek, függetlenül pillanatnyi állapotuktól. Az így körülhatárolt területeknek csak egy része sorolható a szűkebb értelemben vett rozsdaövezethez.

Már az elhatároláshoz szükséges első szemrevételezés során e területegységeken belül, a mai állapotuk alapján – a megújulást és a lepusztulást figyelembe véve – többféle altípust lehetett valószínűsíteni:

– Teljes, befejezett funkcióváltáson átesett, rendeződött helyzetű területek, mint pl. a MOM helyén felépült MOM Park, a Ganz II. kerületi üzemeinek kulturális központtá való átalakítása, a Váci út egyes szakaszainak funkcióváltása stb.

– Az eredeti tevékenységgel felhagyott, ideiglenes hasznosítású területek (pl. a Csepel Művek üzemépületei, a Ganz VIII. kerületi üzemi területe stb.).

– Továbbra is az eredeti tevékenységet folytató, stabil funkciójú területek (pl. az Egyesült Izzó területe, ma is intenzíven hasznosított MÁV-területek stb.).

– A korábbi hasznosítás intenzitásának csökkenése („alulhasznosított" ipari, közlekedési stb. területek).

– Elhagyott ipari, raktározási stb. területek (pl. a csepeli szigetcsúcson a Merkúr autótároló területe).

Ezen altípusok közül a szűkebb értelemben vett *rozsdaterületek* közé az ideiglenes hasznosítású, az elhagyott és a csökkent intenzitású tevékenységet folytató ipari-közlekedési stb. területek sorolhatók.

Mivel lehetőleg nagyobb, összefüggő területegységek kijelölése volt a célunk, esetenként a vizsgálati területek lakóházakat, középületeket ill. egyéb funkciójú területeket – pl. az ipari üzemek használatában álló

sportlétesítmények, kisebb kiterjedésű zöldterületek stb. – is magukban foglalnak.

2. A barnaterületekkel együtt kezelendő területek sorába került néhány alacsony laksűrűségű, leromlott állagú lakóterület, így pl. a Csepel Művek üzemi területe és a lakótelep közé szorult ófalui településrész, melynek rossz állapotához a hosszú ideig fenntartott építési tilalom is hozzájárult. Ilyen zárvány-lakóterületek találhatók továbbá a Külső-Ferencváros volt és jelenlegi ipari ill. vasúti területei által közrezárva, Kőbányán stb.
3. Hasznosítatlan vagy igen extenzíven hasznosított területek ill. mezőgazdasági művelés alatt álló területek kiterjedése nagy a főváros közigazgatási határán belül. A velük való „gazdálkodás" sok szempontból megoldatlan – pl. a tulajdonviszonyok, a belterületbe való vétel körüli problémák, tájvédelmi, természetvédelmi kérdések, a mezőgazdasági területek védelmének speciális kérdései stb. –, e területek hosszú távú hasznosulásának kérdései ugyancsak vizsgálatot, ill. koncepció kialakítását igényelnék. A rozsdaövezet kérdésköréhez annyiban kapcsolódnak, hogy esetenként közös projektbe kerülhetnek (pl. a Csepel-szigetcsúcs fejlesztési elképzelései).
4. Az ipari-közlekedési terekhez kapcsolódó nagyobb kiterjedésű zöldterületek helyzete-sorsa többnyire független a barnaövezetet érintő kérdésektől, néhány esetben viszont összefügghet vele, ezért jelöltük térképünkön helyüket. (Pl. a Hajógyári-sziget részben zöldterület, részben a volt hajógyár ideiglenes jelleggel hasznosított területe foglalja el.) Hasonló a helyzete néhány nagy helyigényű intézménynek (pl. a Ferihegyi repülőtér).

A fentiek figyelembevételével kijelölhető vizsgálati területeket – az átmeneti övezetet, benne a barnaövezettel, az *1. ábra* tartalmazza.

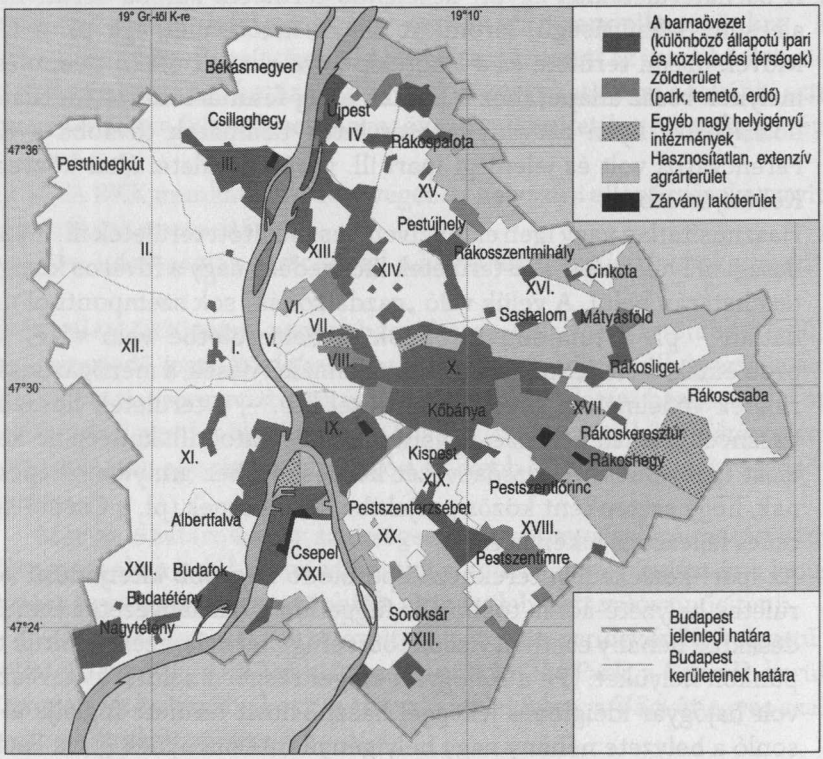
Megállapítható:

– Budapest – eredeti funkcióját tekintve – ipari-közlekedési *területeinek kiterjedése* tekintélyes, kb. 68 km^2, a főváros közigazgatási területének 13%-a. Ha azonban a főváros közigazgatási területéhez tartozó mezőgazdasági és zöldterületektől eltekintünk – a Budai-hegység erdőterületei! –, az ipari-közlekedési térségek aránya a beépített terület közel 30%-ára növekszik. Budapest bőséges tartalékterületekkel rendelkezik, számbavétele-hasznosítása – különösen akkor, amikor számos tevékenység-funkció kivonul a főváros közigazgatási területéről – messzemenően befolyásolhatja a főváros helyzetét.

– A barnamezős térség határozott övezeti rendet mutat, ezen belül területének zöme nagy, összefüggő területi egységeket alkot. Az ipari-közlekedési zóna a 19. század végére kialakult zárt, intenzív pesti lakóövezet határa, az ún. Városárok vonala (Haller u.–Orczy út–Fiumei út–Thököly út–Dózsa György

1. ábra

A budapesti barnaövezet és egyéb extenzíven használt területek



út–Dráva utca) és Kis-Budapest közigazgatási határa között formálódott ki. E „kiflinek" csak két csúcsa nyúlik át a budai oldalra, a Hajógyári-sziget és Külső-Óbuda területére, ill. délen Kelenföld Duna-parti városrészére. Ezen övezettől befelé a vasútvonalak mentén nyomul előre az ipari-közlekedési terület, kifelé pedig néhány, eredetileg Kis-Budapest közigazgatási határán kívül fekvő ipari előváros területén (Budafok, Csepel, Újpest). Az övezet területébe nagy helyigényű – nem ipari-forgalmi – intézmények ékelődnek (Városliget, Népliget, temetők, sportpályák stb.).

– A barnaövezet hangsúlyos *városszerkezeti* elem. Egyértelműen elkülöníti egymástól a belső lakóövezetet és a peremkerületek jobbára extenzívebben hasznosított lakóterületeit. (Csupán Zugló lakóterülete érintkezik hosszabb szakaszon a belső lakóövvel.) A barnaövezet s a nagy helyigényű intézmények – Kerepesi temető, Népliget, Városliget, a pályaudvarok stb. – masszív „akadályzónát" képeznek a belső és a külső kerületek között, több helyütt csak szűk korridorok biztosítanak összeköttetést a két makroszerkezeti egység között (Salgótarjáni út, Kőbányai út). A külső kerületek felzárkóztatása meg-

követeli az „akadálymentesítést" a barna zóna átjárhatóságának biztosítását, a – lakosság számára nyújtott – attraktivitás megteremtését.

– A belső lakóövezet, a barna zóna, illetve a nagy helyigényű intézmények zónája és a külső területek lakóövezeteinek gyűrűs rendszere csak a pesti oldalon alakult ki egyértelműen, Budán – részben a domborzati viszonyok következtében – csupán néhány területfolton jelentkezik a barna zóna.

A budapesti barnaövezet – elsősorban topográfiai elhelyezkedése alapján – *három nagy szektorra* különül el. A szektorokon belül 17, jobbára összefüggő, kompakt térséget lehet lehatárolni.

– Az *északi szektor* a III., IV., XIII., XV., XVI. kerület barnamezős 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 és 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 Káposztásmegyerig húzódó tengely gerince a váci és az esztergomi vasútvonal, területének jelentékeny részét a vasút és intézményei foglalják el. A másik tengely a Váci útra s a Duna víziútjára szerveződött, Angyalföld és Újpest ipari területeit egyesíti egybefüggő területté. Forgalmi helyzete jó, ez megindította a terület modernizálódását, funkcióváltását (elsősorban a kereskedelmi funkciók terjedtek). A szektor budai szárnya Óbuda tradicionális ipari negyedeit foglalja magában.

Az északi szektor részterületei:

- Kaszásdűlő – Óbuda
- Hajógyári-sziget, Aquincum
- Váci út és környéke
- Istvántelek – Újpalota
- Rákospalota

– A *keleti szektor* magjai a Kőbányát közrefogó vasúti fővonalak – a cegléd–szolnoki és az újszász–szolnoki vonalak – mentén alakultak ki, két nagykiterjedésű, 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 ún. 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 nagy kiterjedésű mezőgazdasági vagy hasznosítatlan területek tapadnak – a Rákos-patak mentén ill. Rákoscsabától délre a repülőtérig –, erdők tagolják a területet. Forgalmi kapcsolata a belvárossal valamint a déli és északi ipari szektorral rossz. A barnaövezetbe lakótömbök ékelődnek, gyakorta az egyes telektömbök is vegyes hasznosításúak.

A keleti szektor részterületei:
- Felsőrákos
- Mátyásföld – Cinkota
- Örs vezér tér környéke
- Kőbánya déli térsége – Pestszentlőrinc északi része
- Kőbánya-felső
- 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 Kispest–Pestszentlőrinc kisebb ipari területei egészítik ki a déli ipari szektort. Csepelen, a szigetcsúcson nagy kiterjedésű mezőgazdasági ill. hasznosítatlan területek kapcsolódnak az ipari zónákhoz. A városegyesítés idején kidolgozott városfejlesztési elképzelések is itt, a Ferencváros területén kívánták kialakítani a gyárnegyedet. A Duna és a ráckevei Duna-ág egyértelműen elkülöníti a szektor három fő egységét: együttes „kezelésüket" a Galvani úti híd esetleges felépülése tenné lehetővé.

A déli szektor részterületei:
- Kispest – Pestszentlőrinc
- Közép- és Felső-Ferencváros
- Pestszenterzsébet – Soroksár
- Csepel
- Kelenföld – Lágymányos
- Budatétény – Nagytétény
- Budai szórvány

Irodalom

Bajnay L.–Kopcsay G.: *Az ipar fejlődése – ipari területek, ipari üzemek.* In: Preisich G. (szerk.): *Budapest városépítésének története 1945–1990.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1998. 157–169. old.

Bence I.: *A budapesti gyáripar területi elhelyezkedése.* Földrajzi Közlemények, 2. 1963. 101–130. old.

Kiss É. Térszerkezeti és funkcionális változások Budapest ipari területein 1989 után. *Tér és Társadalom* 1999. (XIII. évf.) 4. 119–133. old.

Preisich G.: *Budapest városépítésének története.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1969.

II. rész

Az ipar öröksége Budapesten

BARTA GYÖRGYI

Átmeneti gazdaság a barnaövezetben

Már az előző tanulmányok is jelzik, hogy a barnaövezet nem egy kiürült, romos térség. Egy részében elindult a spontán átalakulás, funkcióváltás. A régi nagyvállalatok mindegyike átalakult, szétesett, profilt, tulajdonost, stb. váltott, de nem tűnt el nyomtalanul. Ez a térség – amely a budapesti gazdaság kitüntetett fontosságú tere volt – most is kiterjedt gazdaságnak, sok, kisebb-nagyobb vállalatnak ad helyet. A barnaövezet részaránya a budapesti gazdaságban a következő adatokkal jellemezhető: területaránya 13%, a foglalkoztatottak aránya 24%, a vállalatok aránya 5%.
A vállalatok erős fluktuációja, a gazdasági struktúraváltozás jellege, az épületek külső állapota arra enged következtetni, hogy a barnaövezet mai gazdasága, vállalatai még átmeneti helyzetben vannak.

A barnaövezetben végzett kutatásról

A Fővárosi Önkormányzat Főépítészi Irodája 2002 januárjában bízta meg a MTA Regionális Kutatások Központja Budapesti Osztályát, hogy végezzen részletes helyzetfeltárást a térség gazdaságáról, a gazdaság szerkezetéről, a bekövetkezett változásokról, valamint e változásoknak a térszerkezetre gyakorolt kihatásairól.

Az elemzéshez szükséges adatokat terepbejárással, egy kérdőíves felméréssel gyűjtöttük, valamint felhasználtunk vállalati szintű statisztikai forrásokat (KSH Cégkódtár, Hoppenstedt-Bonnier adatbázis, és a MTA Földrajztudományi Kutatóintézet gyűjtése). Az általunk lehatárolt barnaövezeti térségen belül mintegy 2300 cégnek küldtünk kérdőívet, ezek közül 430 kérdőív érkezett vissza kitöltötten.

A kérdőívek a vállalat megalapítására, profiljára, foglalkoztatottjaira, területére, tulajdoni helyzetére, termelési eredményeire kérdeztek rá, valamint a vállalat véleményére a saját és környezeti helyzetéről és terveiről.

Ez a tanulmány a felmérés eredményeit, tapasztalatait mutatja be röviden.

A barnaövezet ma is mozgásban van

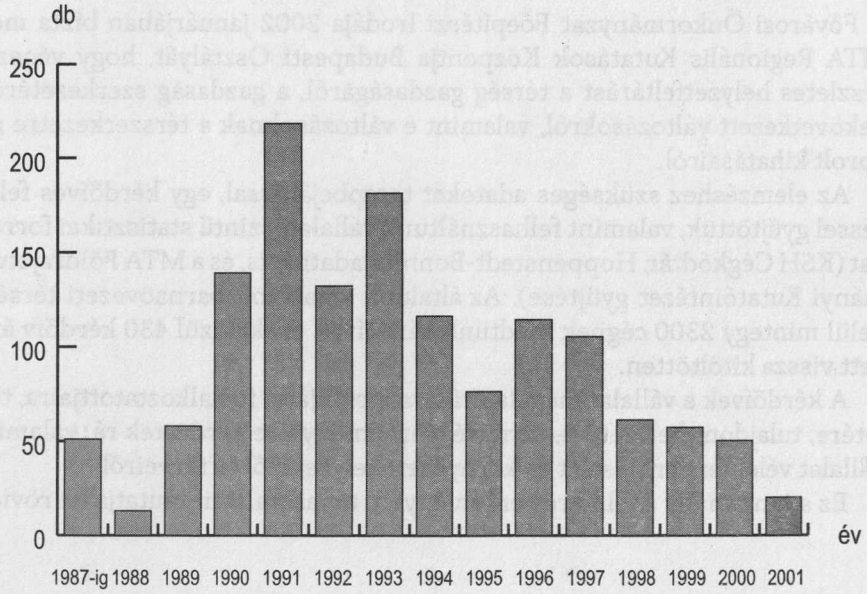
A térség vállalatainak többségét 1989 után alapították. Ezt a politikai rendszerváltással összefüggő kötelező vállalati átalakulás magyarázza, ekkor az 1989 előtt működő vállalatok is új jogi státuszhoz jutottak. A vállalati átalakulás 1993-ban nagyrészt lezárult, így az ezután megalakult vállalatok már valóban mind új cégek. 1996 óta évről-évre csökken az új vállalatok száma, ezt egyrészt a gazdasági átalakulás lassú befejeződése, másrészt a telephelyválasztás körülményeinek megváltozása magyarázza *(1. ábra)*.

Természetesen közel sem cserélődött ki ebben a térségben a vállalatok szinte teljes állománya 1990 és 1994 között. Felmérésünk szerint a vállalatok kb. 25%-a ugyanezen a területen működött 1989 előtt is. A nagy telkű, illetve a sok dolgozóval működő nagyvállalatok jelentősebb arányban őrizték meg korábbi telephelyüket, vagy annak legalábbis egy részét.

A vállalatok e térségbe településének időszaka *ágazatonként* jellegzetes eltérést mutat. Átlagos betelepülési évet véve alapul, a szállítás-közlekedés és az ipar vállalatai telepedtek meg a legkorábban, a kereskedelem és az egyéb szolgáltató intézmények a frissebb alapításúak *(1. táblázat)*.

1. ábra

A barnaövezeti vállalatok megalakulási éve



1. táblázat

A vállalatok letelepülésének éve – ágazati átlag szerint

Tevékenység szerinti megoszlás	Átlagos betelepülési év
Ipar	1977
Kereskedelem	1995
Szállítás, közlekedés	1972
Egyéb szolgáltatás	1980
Vegyes (ipar és szolgáltatás)	1996

Forrás: A vizsgálatban 392 vállalat szerepelt.

A vállalatok fluktuációja jelenleg is élénk. A vállalati állomány 10-15%-a változott meg, zárt be, költözött el, vagy telepedett ide a vizsgálat évében. Különösen nagy volt a mozgás – a vizsgált térségen belül – a Külső-Ferencvárosban, a Belső-Váci úton, Csepelen, illetve Kőbányán.

A barnaövezet jelenlegi vállalati struktúrája

Vállalati méretstruktúra

A barnaövezeti és a budapesti vállalatok átlagos méretstruktúrája eltér egymástól. A barnaövezetbe az átlagnál nagyobb vállalatok települtek, a kisvállalatok – főleg a mikrovállalatok – aránya lényegesen elmarad a budapesti átlagtól. A vizsgálatunkban szereplő vállalatok 52%-a kisvállalat (50 fő alatt), 41%-a középvállalat (50 és 300 fő között) és 7%-a nagyvállalat (300 fő felett). (Ezt részben magyarázza a felmérésben szereplő közép-és nagyvállalatok túlreprezentáltsága, viszont más összehasonlítás is igazolja a reálisan meglévő eltéréseket.)

Igen erős a foglalkoztatottak koncentrációja: a 6,5%-nyi nagyvállalatban van alkalmazásban a barnaövezet foglalkoztatottjainak több, mint 50%-a. Az 1–50 fős vállalatokban – amelyek az összes vállalat 2/3-át teszik ki – a foglalkoztatottaknak csak 13%-a dolgozik.

Ágazati struktúra

A mai barnaövezet volt elsősorban a budapesti ipar területe. Nem meglepő tehát, hogy a dezindusztrializációs folyamat ellenére az ipar e térségben még mindig jelentős arányú. A felmérésünkben szereplő vállalatok között az ipar a

2. táblázat

A vállalatok tevékenység szerinti megoszlása

Tevékenység	Vállalatok		Foglalkoztatottak	
	száma	megoszlása (%)	száma (fő)	megoszlása (%)
Mezőgazdaság	1	0,3	70	0,2
Ipar	128	31,8	14 751	41,7
Kereskedelem	112	27,8	3 548	10,0
Szállítás, közlekedés	32	7,9	8 002	22,6
Ipar, ipari szolgáltatás	13	3,2	329	0,9
Kommunális, vegyes szolgáltatás	117	29,0	8 704	24,6
Összesen	403	100,0	35 404	100,0

Forrás: Az RKK felmérése.

barnaövezeti vállalatok 14%-át, a terület 18%-át teszi ki. E térségben foglalkoztatottak kb. 40%-a él iparból.

A gondos adatfelvétel sem tette lehetővé a pontos ágazati szétválasztást: mivel a vállalatok jelentős része, vegyes tevékenységgel jellemezhetők (ipari-szolgáltató irodaházak, például). E vegyes használat – a vállalatok közel 60%-ára volt vonatkoztatható. A szolgáltatások közül kiemelkedik a kereskedelem (a vállalatok 19%-ával, és a foglalkoztatottak 10%-ával), valamint a szállítás, raktározás és közlekedés (a vállalatok 10%-ával, és a foglalkoztatottak 23%-ával) *(2. táblázat)*.

A vállalatok területhasználata, telek-tulajdoni viszonyai

A terület több mint fele vegyes hasznosítású – az előbb jelzett többfunkciós vállalatok miatt. Az ipar jelenleg is viszonylag nagy területet foglal el. A szolgáltatások közül kiemelkedik a kereskedelem és a szállítás, raktározás és közlekedés területhasználata. Kevés területet foglal el – de már jelen van legalább – az irodafunkció, valamint a kutatás-fejlesztés. Viszonylag magas (9,5%) a hasznosítatlan területek aránya *(3. táblázat)*.

Jóval átlag fölötti az iparvállalatok átlagos telek nagysága. Nagy területigényűek a raktározás, logisztika és a közlekedés vállalatai. Az ipari, ill. mezőgazdasági szolgáltatásokkal foglalkozó vállalatok átlagos területfoglalása a legnagyobb, hiszen ebbe a csoportba kerültek a mezőgazdasági hasznosítású területek (például, a Vörösmarty MGTSZ 577 ezer m^2-nyi területével, a Lőrinci temető kertészete), illetve azok a nagyvállalatok, amelyek ipari tevékenysé-

3. táblázat

Területhasznosítás a vállalatok tevékenységi köre szerint

A területhasználat célja	A barnaövezeti vállalati összes telektulajdon arányában (%)
Ipar	14,9
Ipari ill. mezőgazdasági szolgáltatások	30,7
Szolgáltatások	38,9
Ebből: kereskedelem	8,9
szállítás, raktározás, logisztika, közlekedés	9,4
vegyes szolgáltatások	18,0
iroda (irodaház, kutatóhelyek)	2,6
Lakó	2,5
Szabadidő (sport, kert)	3,5
Nincs	9,5
Összesen	100,0

Forrás: a barnaövezet 2268 vállalata által elfoglalt területre vonatkozóan.

gük mellett kereskedelemmel is foglalkoznak, illetve az ipari parkok, ahol különböző cégek találhatók egymás mellett.

A vállalatok kétharmada saját tulajdonú telken működik. Összességében, a vállalatok által elfoglalt terület több mint 80%-a vállalati tulajdonban van. E magas aránynak több oka van:

– A vállalati telkek tulajdonviszonyai még jelenleg sem stabilizálódtak;

– A vállalatok bevételeinek (esetleg fontos) részét képezi a birtokukban lévő telekkel való gazdálkodás, üzletelés. Ezt igazolja, hogy a saját tevékenységhez nem használt terület aránya átlagosan 31% (338 vállalati válasz alapján), amelynek több mint 90%-át bérlőknek adják ki.

– Sok telektulajdonos kivár, a térség megújulására és telkei, ingatlanjai árának jelentős emelkedésére spekulál;

– Valószínű, hogy a bérlés költségei jelenleg aránytalanul nagy terhet jelentenek az üzletmenetben, ezért is törekednek a vállalatok a telek tulajdonjogának megszerzésére.

További vizsgálatok szükségesek e feltételezések bizonyítására, mivel a barnaövezeti rehabilitáció sarkalatos pontja a vállalatok által tulajdonolt, vagy bérelt telek. (Átfogó térségi megújítás, beruházás esetleg együtt jár a mozaikos telekingatlanok felvásárlásával.)

A vállalatok tisztában vannak azzal a helyzeti előnnyel, amely a budapesti működésből ered. Ezt igazolta a felmérésünk is, amely szerint a vállalatok többsége megfelelőnek tartja telephelyének földrajzi elhelyezkedését, budapesti működését, és ugyancsak a többségük jelezte, hogy nem szándékozik el-

költözni Budapestről. *Az elfoglalt területet azonban szűknek találta a vállalatok többsége* (ami utalhat területhiányra, a telekárak növekedésére, de arra is, hogy a vállalatok növekedése kényszeríthet az elköltözésre).

Mindemellett, nem kétséges, hogy a vállalati bezárások, elköltözések okai között szerepelnek a budapesti telephelyválasztásból eredő hátrányok is (például, a termelés költségei nagyobbak, a növekedés fizikai lehetőségei korlátozottabbak, élesebb a verseny).

A barnaövezet „alulhasznosított" jellege és épületeinek állaga

A hasznosítottság mértéke relatív, és elsősorban a belvárosi és a kertvárosi (ahol a lakótelepek koncentrálódnak) térségekhez viszonyítva helytálló, hogy a barnaövezet „alulhasznosított" térség. Hivatkozunk itt A. Bertaud kitűnő tanulmányára1 Budapest térbeli fejlődéséről, amely szerint Budapest az európai nagyvárosok között egyike a leglazábban beépített városoknak. Ez a tanulmány kimutatja, hogy az átmeneti zóna (a barnaövezetre is vonatkoztatható-an) sűrűségi szintje hirtelen zuhanást mutat a belvároshoz képest.

Mit is jelent a vállalatok alacsony fokú területhasználata a barnaövezeten belül?

– A vállalatok által elfoglalt telkek átlagos beépítettsége nem éri el a 37%-ot, a vizsgált terület háromnegyede kevesebb, mint 50%-ban van beépítve.

– A zöldterületek átlagos aránya 30,6%, a teljes terület majdnem egyharmadán 40%-nál magasabb a zöldterület aránya.

– A barnaövezet összes épületének 23%-a egyszintes (az irodaparkokban az egyszintes épületek aránya 6%, az ipari vállalatok épületeinek 19%-a, a kereskedelmi épületek 40%-a, a vegyes szolgáltatásokat nyújtó épületek 40-55%-a, a lakóházak 37%-a egyszintes).

Ezek az adatok azt bizonyítják, hogy nem feltétlenül az ipar további kitelepedése vezet majd intenzívebb területhasználathoz, hanem az ipar által már korábban elhagyott és most más hasznosítású épületállomány megújítása (lebontása, illetve a ki nem használt területek beépítése), valamint a lakóterület rehabilitálása. Felmérésünk szerint, szinte a teljes épületállomány (kb. 10 ezer épület) használatban van. Tehát nem az jelenti a problémát, hogy sok az üresen álló épület, hanem sokkal inkább, hogy a használat intenzitása alacsony.

A gazdaság, a vállalatok területi elhelyezkedésének jellegzetességei a barnazónán belül

Bár a kérdőíves felmérés reprezentációja elég alacsony, még így is figyelemre méltó területi jellegzetességeket rajzolnak ki a vizsgálatban szereplő vállalatok.

A barnazóna három nagy szektorra – északi, keleti és déli – bomlik. Az egyes szektorok jellegét elemezve feltűnő az északi szektor különbözősége a keletitől és a délitől *(4. táblázat)*.

Az *északi szektorban* ment végbe a leglátványosabb funkcióváltás, modernizálódás. Ezt elsősorban az ipari szektor csekély, illetve a kereskedelmi-szolgáltató tevékenység magasabb részaránya igazolja. Az itt működő vállalatok legnagyobb része 1989 után kezdte meg tevékenységét a jelenlegi helyén (a cégek fluktuációja és funkcióváltása viszonylag gyors). A vállalatok méretstruktúrája viszonylag kiegyensúlyozott, a vállalatok foglalkoztatottjainak száma e szektorban a legalacsonyabb. Az északi szektor két meghatározó térsége, tengelye a Váci út és környéke, valamint a Szentendrei út és környéke, dinamikusan átalakuló térségek, elsősorban kedvező forgalmi helyzetüknek köszönhetően. Különösen a belső városrészekhez közel – hasonló „belvárosias" funkciókra tettek szert, elsősorban lakossági szolgáltatásokat végeznek. Mindemellett, ezek a tengelyek a főváros közigazgatási határain túl nem folytatódnak „városkapu" jellegű területekben.

4. táblázat

A barnaövezet északi, keleti és déli szektorának főbb jellemzői

A cégek helyben működése (1)	Északi szektor		Keleti szektor		Déli szektor	
	%	súlyozva (a)	%	súlyozva (a)	%	súlyozva
1945 előtt	11,2	17,9	5,8	54,0	9,2	28,3
1945–1988	18,7	23,1	17,5	30,9	20,1	23,0
1989–1995	25,0	29,6	38,3	3,4	31,0	34,6
1996–2002	45,0	29,4	38,4	11,7	39,7	14,1
A cégek tevékenysége (2)	súlyozva (a)	súlyozva (b)	súlyozva (a)	súlyozva (b)	súlyozva (a)	súlyozva (b)
Ipar	24,0	29,0	24,5	47,3	45,7	44,4
Kereskedelem	8,4	11,5	12,4	7,7	10,6	10,6
Szállítás, raktározás	10,5	24,9	41,5	27,0	18,1	19,7
Vegyes	0,1	0,5	3,1	1,3	0,2	0,6
Egyéb szolgáltatás	57,0	34,1	18,5	16,7	25,4	24,7

(1) A cégek megoszlása a helyben működés kezdetének időpontja alapján; (2) A cégek megoszlása tevékenység szerint; (a) a terület nagyságával; (b) a foglalkoztatottak számával.

Forrás: Beluszky Pál és Győri Róbert számításai és összeállítása, MTA RKK, 2002.

A *keleti szektor* ipari – szállítási – raktározási terület. Az átalakulás lassabban megy végbe: az 1989 előtt alakult vállalatok kezében van a vállalati telkek döntő többsége (Egis Gyógyszergyár, Richter Gedeon Gyógyszergyár, Atheneum és Kossuth Nyomdák, sörgyárak, stb.). A lassúbb funkcióváltás főleg a kedvezőtlenebb közlekedési és városszerkezeti helyzettel függ össze (így a kiskereskedelem és egyéb lakossági szolgáltatások térhódítása is korlátozottabb). De megjelentek már az új, vagy megújult forgalmi központok, gócok is: például az Örs vezér tér környékén. A keleti szektorban kimondottan sürgető feladat az alig vagy rosszul hasznosított MÁV-területek rendezése.

Az átalakulás a *déli szektorban* (három nagy iparnegyed alkotja: a ferencvárosi, a csepeli és a kelenföldi) a leglassúbb: még jelenleg is az ipari tevékenység dominál (a vállalati telkek közel felén ipari tevékenység folyik), de szintén jelentős a szállítási – raktározási profillal rendelkező vállalatok részaránya, mind az összterületből, mind a foglalkoztatottak számából. Közlekedési helyzete kedvezőbb, mint a keleti szektoré, a Fehérvári út, Soroksári út, Könyves Kálmán körút környékén gyorsabb a gazdasági átalakulás. Ám az ipari negyedeken belüli közlekedést (pl. Csepelen) megnehezíti a volt „nagyvállalati birodalmakat" átszelő utak, utcák hiánya. A déli szektorban kiterjedtebb az átmeneti területhasznosítás.

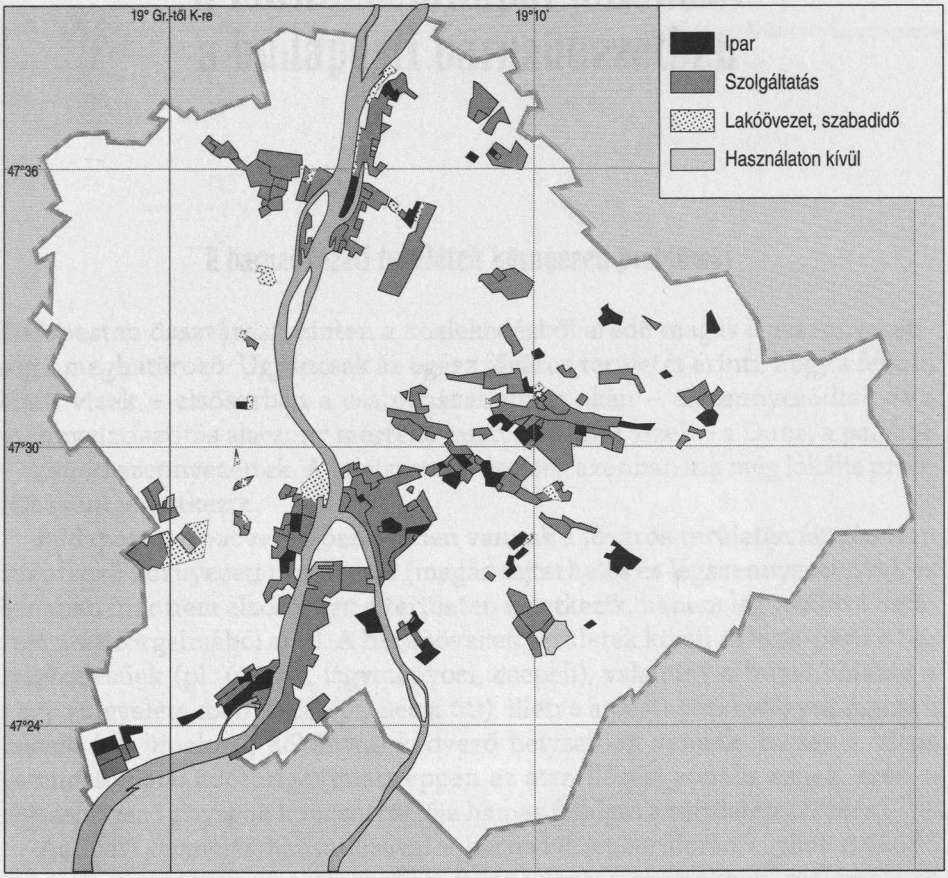
Nagy gondja ennek a térségnek a környezeti kármentesítés. Így e szektor megújulása elképzelhetetlen néhány nagy volumenű kormányzati-önkormányzati akció nélkül: például, a közlekedésben egy újabb Duna-híd, a Csepel-szigeti gerincút, a pesti oldalon a Körvasúti körút, stb. megépítése, a környezetszennyezés megszüntetése, a MÁV területek hatékonyabb használata, a Csepel-szigetcsúcs komplex programja.

Mindhárom szektorra jellemző az *átmenetiség és a mozaikosság (2. ábra).* Ez vonatkozik a vállalatokra, és a területekre egyaránt. A vállalatok nagy része tükrözi az átmeneti helyzetet, a megújulás néhány elemével már rendelkeznek, ugyanakkor küszködnek egy sor problémával. A vállalatok nagyobb része már felhagyott az ipari tevékenységgel, helyükbe azonban sok esetben olyan vállalkozások kerültek, amelyek nem hosszútávra rendezkedtek be (például a kínai piacok, kiskereskedők, kisvállalkozók, akik bizonyosan elköltöznek innen, mihelyt emelkednek a helyi ingatlanpiaci árak).

A mozaikosság egyrészt azt jelenti, hogy egymástól eltérő karakterű, dinamikájú vállalatok kerültek egymás mellé, vagy földrajzilag közel. Vagyis az a kezdetleges körzetesedés, amely már a II. világháború előtt megindult, a dezindusztrializációval szétesett. A hálózatosodás kibontakozása hosszú időt vesz igénybe. A mozaikosság a térben azt is jelenti, hogy a kistérségek vegyes használata válik egyre jellemzőbbé. A mozaikosságot erősíti az is, hogy a barnaövezet minden részében, kisebb térségeiben is, regisztrálhatók már itt-ott a megújulás jelei, azonban nagy területre kiterjedő, átfogó rehabilitációra még nincs példa a barnaövezetben.

2. ábra

A barnaövezet területének mozaikos hasznosítása



Jegyzet

1 A. Bertaud, 1999.

Irodalom

Barta Gy. (témavezető): *Gazdasági átalakulás Budapest barnaövezetében.* MTA RKK, Budapest, 2002.

Barta Gy.–Lőcsei H.: *Vállalatok Budapest barnaövezetében.* Területi Statisztika, 2. 2003. 107–121. old.

Bertaud, A.: *The Spatial Development of Budapest.* Kézirat, 1999.

Kiss É.: *Térszerkezeti és funkcionális változások Budapest ipari területein 1989 után.* Tér és Társadalom, 4. 1999. 119–133. old.

NAGY KATALIN

A környezetállapot jellemzői a budapesti barnaövezetben

A barnaövezeti területek környezeti problémái

Budapesten összvárosi szinten a közlekedésből eredő magas légszennyezettség a meghatározó. Ugyancsak az egész főváros területét érinti, hogy a felszín alatti vizek – elsősorban a csatornázatlanság okán – elszennyeződtek és a szennyvíztisztítás alacsony mértéke miatt a felszíni vizek – a Duna, a patakok – is mind szennyezettek. A talajszennyezettség azonban ma még lokális problémaként jelentkezik.

Budapest barnaövezetében is jelen vannak a főváros területén általánosan jelentkező környezeti problémák (magas zajterhelés és légszennyezettség), ez azonban már nem elsősorban a területen keletkezik, hanem leginkább a határoló utak forgalmából ered. A barnaövezeti területek közül a Duna-parti elhelyezkedésűek (pl. újpesti, lágymányosi, csepeli), valamint a budai oldalon a nagy völgyeletekben lévők (pl. Bécsi úti), illetve a pesti patakvölgyek mentén fekvők (pl. újpalotai, kőbányai) kedvező helyzetben vannak, hiszen a város geomorfológiai adottságai miatt éppen az átszellőzési zónába esnek, ezért a légszennyező anyagok koncentrációja hamar felhígul a területen *(1. ábra)*.

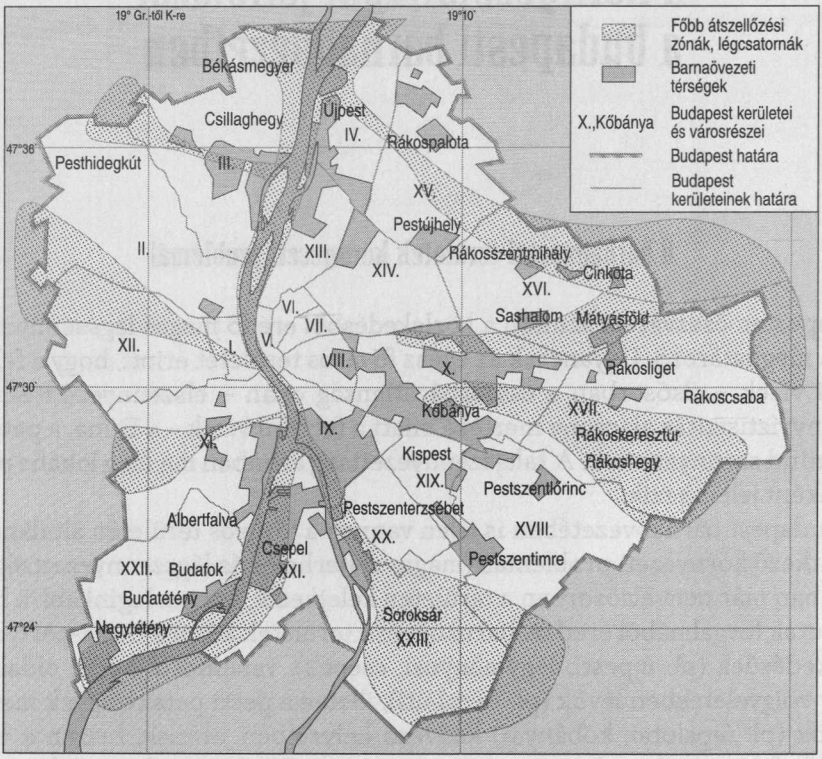
Az ipari termelés hanyatlásával a barnaövezet területén egykor működő üzemek légszennyezése megszűnt, vagy jelentős mértékben csökkent, és ugyanez állapítható meg zajkibocsátásuk tekintetében is. Kivételt jelent a vasúti területekről származó felületi porszennyezés. A felkavarodó por nagy része a területen keletkezik és – a szélviszonyok függvényében – a környező területeken ülepedik le.

A veszélyes hulladékok keletkezése is számottevően kisebb volumenű lett, ugyanakkor lényegesen többféle veszélyes hulladék keletkezik. Ennek oka, hogy a barnaövezet összefüggő, nagy iparterületeinek egy részén mind a tulajdonviszonyok tekintetében, mind funkcionálisan az elaprózódás jellemző. Az egykori nagyüzemek épületeiben, épületrészeiben ma eltérő tevékenységet végző – így különböző típusú hulladékokat is termelő – vállalkozások, kisüzemek működnek.

A barnaövezet területén jelenleg működő ipari-, üzemi tevékenységekből eredő szennyezések a hatályos jogszabályok szerint jól nyomon követhetők (l.

1. ábra

Főbb átszellőzési zónák Budapesten



telephely-engedélyezés, légszennyező pontforrásonkénti kötelező éves bevallás, veszélyeshulladék-kezelés szabályozása, szennyvízbírságolás).

Környezeti problémaként nem is elsősorban a területen megjelenő új tevékenységek, funkciók okozta terhelések jelentkeznek. Sokkal súlyosabb gondot jelentenek az örökölt környezeti károk, ezen belül is elsősorban a területeken, illetve azok térségére is kiterjedően megjelenő talaj-, illetve földtani közegszennyezettség.

A talajszennyezettség, illetve annak gyanúja ma a legsúlyosabb probléma ezeken a területeken. Látszólag azonban sokkal szembeszökőbb a területek jelentős hányadának, rendezetlensége, az avult épületállomány *(1. kép)*. A felhagyott területeken vizuális környezetszennyezésként jelentkezik az otthagyott törmelékek, berendezésmaradványok, gépalkatrészek halmaza *(2. kép)*. A rendezetlenség a „szemét szemetelésre csábít" elv alapján a felhagyott területek környezetében illegális hulladéklerakást eredményez.

Környezetvédelmi szempontból a legtöbb, összefüggő iparterületen problémát jelent, hogy magas az inaktív felületek aránya. A beépített és burkolt fe-

1. kép
A sínek ma már a semmibe vezetnek a Ganz Mávag avult épület-állományú, felhagyott területén

Fotó: BFVT

lületek összeérnek, kondicionáló zöldfelületek, de legalábbis épített elemektől mentes felületek alig találhatók. A nagy kiterjedésű, biológiailag inaktív felületekről a hőreflexió rendkívül magas, a területre jutó csapadékvíz nem tud a talajba szivárogni, így ezeknek a területeknek az ökológiai értéke a városi viszonyok között is nagyon alacsony, hőszigetként, városi sivatagként funkcionálnak *(3. kép)*.

2. kép
Vizuális környezetszennyezés felhagyott üzemi területen az Orczy-kert mellett

Fotó: BFVT

3. kép
Ökológiai inaktív, összefüggő, nagy burkolt felület a Ganz Mávag területén

Fotó: BFVT

Szennyezett talajú területek

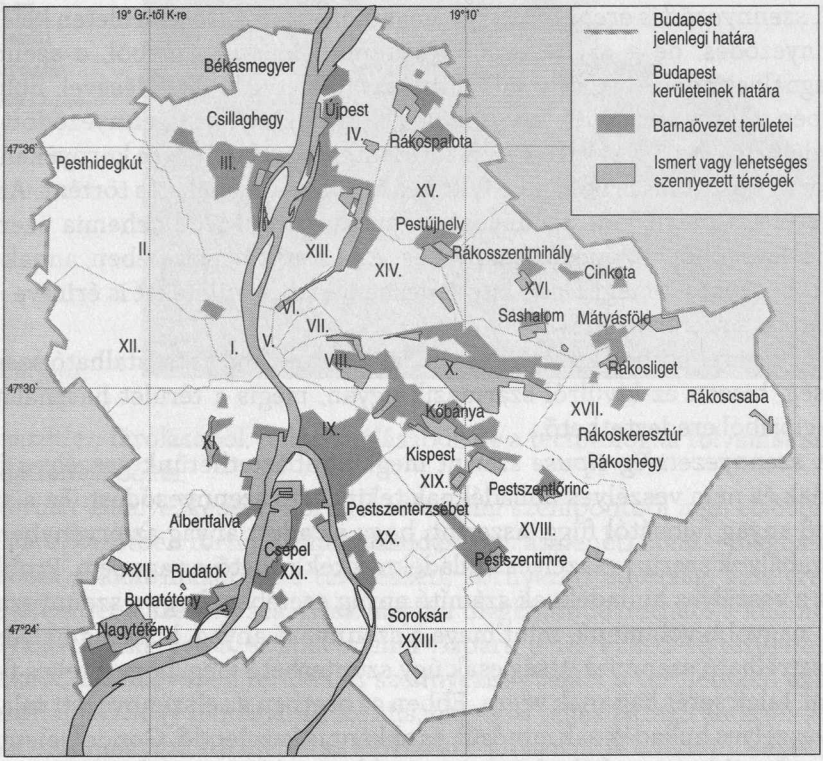
A fővárosi barnaövezet területén a legsúlyosabb gondot környezetvédelmi, egyben városfejlesztési szempontból is a talajszennyezettség jelenti. Bár egzakt felmérés a területek pontos kiterjedéséről és a szennyezés mértékéről még nem áll rendelkezésre, de több terület esetén feltárt és kimutatott szennyezésből arra lehet következtetni, hogy más terület is érintett lehet e tekintetben.

A talajszennyezettség lokálisan kezelhető problémának tűnik, de az elszennyeződött térségek „időzített bomba" tulajdonsággal rendelkeznek, azaz az idő múlásával a szennyezés kiterjedhet mind horizontális, mind vertikális irányban. A felületről elfolyó csapadékvízzel a szennyezések is felszíni vizekbe, illetve a befogadókba kerülnek. Különösen veszélyes ez olyan szennyezett területek esetében, melyek közvetlenül a Duna partján helyezkednek el (pl. Óbudai Gázgyár). A szennyezett talajból a csapadékvíz átlúgozó hatására a káros anyagok a talajvízben is megjelenhetnek, és a talajvízáramlás és -rendszer segítségével távolabbi területeket is veszélyeztethetnek. A talajt ért szennyezések közvetve a talajvíz- és a karsztvíz irreverzibilis elszennyeződéséhez vezetnek.

Összevetve a barnaövezeti és a Főváros jelenleg egyeztetési fázisban lévő Településszerkezeti Terve szerinti ismert, vagy potenciálisan elszennyezett talajú területeket *(2. ábra)*, hogy szinte minden terület esetében feltételezhető a szennyezettség. Összességében akkora területre terjed ki ez a feltételezés, hogy semmi esetre sem kezelhető a probléma csakis lokális jelleggel.

2. ábra

Szennyezett talajú területek



A területek típusai

Az elszennyezett talajú területek különböző típusai különíthetők el: az elszennyeződés módja, a talaj szennyeződésének eredete, a szennyezettség típusa, a szennyeződés volumene, a területre jellemző ipari-, üzemi technológia és a terület elhelyezkedése alapján.

A *szennyeződés módja* lehet közvetlen vagy közvetett. Történhet úgy, hogy a káros anyag közvetlenül a talajjal érintkezik, azaz a talaj felszínére, vagy egyéb rétegeibe (l. később) kerül. Ebben az esetben a szilárd vagy a folyékony szennyezőanyag a talajjal érintkezve vagy a talajba szivárogva egyszerre vagy fokozatosan elszennyezi a talajrétegeket, illetve a földtani közeget.

A talaj szennyeződése keletkezhet azonban a levegőbe került szennyezőanyagnak a területen történő kiülepedésével is.

Az ismert elszennyezett talajú területek közül a nagytétényi Metallochemia térségében lévő ólomszennyezettséget – az akkumulátorok bontásából származó – szennyezőanyag levegőből való kiülepedése okozta. Az Ó-bu-

dai Gázgyár területén a technológiából származó iszapmassza, kátrány stb. a talajjal folyamatosan, hosszú ideig és nagy koncentrációban érintkezve szennyezte el a területet.

A *szennyeződés eredete* szerint megkülönböztethető a területen keletkező szennyeződés, de a szennyeződés történhet külső forrásból, a szennyező anyagnak az adott területre való hordásával, illetve kiülepedésével. Ebben az esetben a káros anyag nem a területen keletkezik. Ilyen elszennyeződött terület található pl. a XXII. kerületben a Park utca és a Gádor utca környékén, ahol gázgyári tisztítómasszával való feltöltés és pincetömedékelés történt. Az üzemi területet meghaladó szennyezésre példa a volt Metallochemia üzeméből eredő, levegőből kiülepedő szennyezés. Az üzem környezetében, annak területe többszörösét meghaladó kiterjedésben – lakóterületeket is érintve – mutatható ki a szennyeződés.

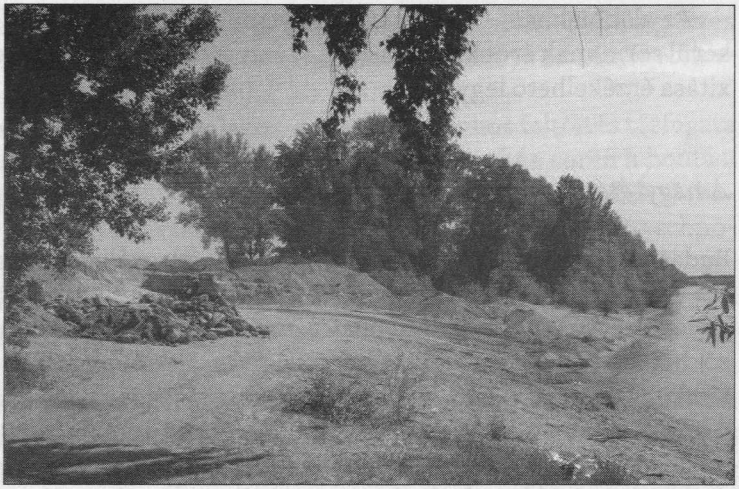
Köztes eredetűnek tekinthető a hulladéklerakókon tapasztalható szennyezettség, hiszen ez kívülről származik ugyan, mégis a terület használatából, funkciójából eredeztethető.

A *szennyezettség típusa* szerint megkülönböztethetünk veszélyes hulladéknak és nem veszélyes hulladéknak tekinthető szennyeződést. Ez a szennyező anyag fajtájától függ, aszerint, hogy az adott anyag az érvényben lévő jogszabályok szerint veszélyes hulladéknak tekinthető-e vagy sem. Problémát okoz a veszélyes hulladéknak számító anyag esetében, hogy a szennyezettség jóval nagyobb volumenű, mint maga a szennyező anyag, hiszen a helyenként regisztrálható szennyezettség csak úgy szüntethető meg, hogy a teljes területen pl. talajcserét hajtanak végre. Ebben az esetben az elszennyezett talaj egésze veszélyes hulladéknak minősül, és akként is kezelendő. Gondot jelent az is, hogy a korábbi jogszabályok szerint jóval kevesebb anyag minősült veszélyes hulladéknak, mint ma, így több terület esetében ma a kármentesítés már nagyobb feladatot jelent.

A *szennyeződés volumene* alapján létezik lokális, jól beazonosítható, kis mennyiségű anyaggal elszennyezett terület pl. a MÁV üzemi területeken a mozdonyjavítás során, a javítóüzem területén a talajba került kenőolaj-szennyezés. Súlyosabb problémát jelent a kiterjedt felületi szennyeződés okozta szennyezés pl. az óbudai gázgyár esetében, de szintén ebbe a kategóriába tartozik a viszonylag kis területet érintő, de nagy mennyiségű szennyezőanyag pl. a XXII. kerületi gáztisztító masszával történt pincetömedékelés.

A területen működő vagy egykor működő termelés kapcsán, *technológiából eredő* szennyezettség szerint is elkülöníthetők a területek, a különböző anyagösszetétellel jellemezhetően. Pl. a vasúti területeken a rozsda- és a szénpor, valamint a kenőolaj-szennyezettség jellemző.

A technológiai csoportosítás összefügg a szennyezőanyag eredetével is, hiszen talajszennyezés származhatott pusztán a nyersanyag vagy a hulladék



4. kép
Barnaövezeti terület Nagytétényben, közvetlenül a szennyezésérzékeny Dunaparton

Fotó: Zöld Jövő

szakszerűtlen tárolásából, felhasználásából, de a technológiai folyamat során a gondatlanságból is.

A *terület elhelyezkedése:* környezetvédelmi szempontból nem elsősorban a városszerkezetben történő elhelyezkedés – pl. átmeneti zóna – meghatározó, hanem sokkal inkább az a természeti, környezeti adottság, amelyre veszélyt jelenthet a szennyezés. Ezek alapján megkülönböztethető a különösen veszélyeztetett, karsztos, és közvetlenül vízparti elhelyezkedésű területen elhelyezkedő barnaövezeti terület. A szennyezés ezeken a területeken azzal a kockázattal jár, hogy nem marad lokális, hanem a teljes karsztrendszer károsodását eredményezheti, illetve az élővizekbe jutva rontja a vízminőséget, és a szennyezés távolabbi területeken is megjelenik *(4. kép)*.

A terület alapkőzete, az azon kialakult talajféleség szerint is vannak a szennyezésre érzékenyebb elhelyezkedésű térségek. A jó vízáteresztő képességű, laza talajféleségeken pl. a homokon keresztül a szennyezés a csapadék segítségével hamar a talajvízbe kerülhet. A magas talajvízállású, mély fekvésű területeken hasonló a probléma.

Ismert elszennyezett területek

Mint a korábbiakban már említésre került, a budapesti barnaövezet területén átfogó szennyezettségi vizsgálatok nem készültek. A nyilvánvalóan és legsúlyosabban elszennyezett területek felmérése központilag történt, de nem előre eltervezett módon, hanem leginkább a probléma további eltusolhatatlanságának okán pl. lakossági nyomása. Így került felmérésre a nagytétényi Metallochemia által okozott talajszennyezés is.

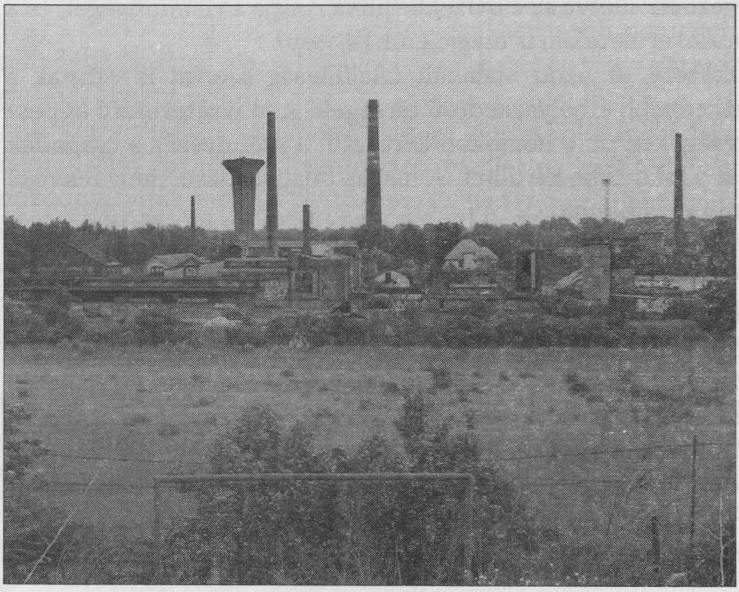
Az alábbiakban – a teljesség igénye nélkül – néhány terület ismertetésére kerül sor, annak érdekében, hogy a szennyezettséggel járó problémák komplexitása érzékelhető legyen.

A nagytétényi Metallochemia térsége

Budapesten talajszennyezés szempontjából a legsúlyosabb, elhíresült probléma a nagytétényi Metallochemia telephelyén és 1,5 km-es környezetében bekövetkezett nagykiterjedésű talajszennyezés *(5. kép)*. Az ólom- és más mérgező hatású nehézfém-szennyezettséget az akkumulátorok bontásából és a fémkohászatból származó szennyezőanyag levegőből való kiülepedése okozta.

Az ólmot és más színesfémeket feldolgozó üzemben a 20. század eleje óta foglalkoztak kohászattal, öntészettel, hulladékfeldolgozással és -kezeléssel. Az 1970-es években fizikailag is érzékelhetővé vált az ólomszennyezés (állatok elhullása, lakosok megbetegedése a környéken). 1977-ben ennek hatására megszűnt az ólomkohászat.

1986-ban a nyilvánvalóvá vált nagyarányú szennyezés pontos felmérésére a Környezetgazdálkodási Intézet hatásvizsgálatot készített. A tanulmányban megállapították ugyan a terület súlyos szennyezettségét (javasolták az élelmiszertermelés korlátozását, a közvetlen lakókörnyezet kiürítését), de a kármentesítési folyamat nem indult meg, csupán szűrőberendezések felszerelésére került sor. 1986 óta több felmérés is készült a területre.[1]



5. kép
A nagytétényi egykori Metallochemia szennyezése egy egész térségre kiterjedt

Fotó: Zöld Jövő

A szennyezéssel érintett terület: a 8/1997.(II. 7.) KTM–NM–FVM együttes rendelet által kijelölt területrész: a Metallochemia telephelye és 1400 környező ingatlan. Az érintett lakosság száma: kb. 5000 fő

A telephely teljes területén a salakos, vegyes hulladékos feltöltés térfogata 410 ezer m^3, vastagsága 0–5 m között változik. A mentesítés során a bontási törmelék becsült térfogata 35 ezer m^3. A szennyezett bontási törmelék várható mennyisége 11 ezer m^3. A salakdepónián kívüli felszínen található technológiai eredetű veszélyes hulladékok becsült tömege 328,5 tonna. A szennyezést a nehézfémek magas koncentrációja okozza. A talajvíz a feltöltésből származó nehézfémekkel (Zn, Ni, Cr) kiterjedten szennyezett. Szénhidrogénszennyezés (TPH és PAH) a terület északi térfelén jelenik meg a vízben.

A szennyezett terület azonban túlnyúlik a telephelyen. Az összes, határérték feletti szennyezett talaj térfogata: 642 959 m^3, melynél – a kártalanítás egyik módszere szerint – a kifejtendő mennyiség a műszaki és kertészeti korlátok miatt kevesebb lesz. A szennyezést a talaj magas nehézfém (Pb, Ni, Cr, Zn, Cd, Hg stb.) tartalma okozza.

1991 óta készülnek a területre a legkülönfélébb rehabilitációs, kármentesítési és károlhárítási tervek.[2]

A kármentesítést és területrehabilitációt a tanulmányok több változatban képzelik el. Javaslatok születtek az elszállításra-talajcserére, a helyben történő újrahasznosításra és a szarkofággal történő lezárásra is. A helyben történő újrafeldolgozásra 1998–99-es tanulmányában a Repét Kft. tett javaslatot. Ebben az esetben üzem épült volna a területen a salakból történő fémek kivonására. Az akkori árakon 35 milliárd Ft-os költséggel, 10-12 év alatt kármentesíthető lett volna a terület. A munka azonban egyik kármentesítési terv szerint sem indult meg.

Közben tovább folytatták a szennyezés pontos felmérését. 2001-re már részletes térinformatikai adatok álltak rendelkezésre az egyes ingatlanok állapotáról, a nehézfém-szennyezettségről talajszintenként, és területtípusonként (burkolt és növényzettel fedett területek). Vizsgálták a területen lévő fás szárú és konyhakerti, lágyszárú növényekben a nehézfém-feldúsulás mértékét is.

Jelenleg a kármentesítési terv az előzőkben javasolt megoldások hibridjét tekinti megvalósíthatónak. Az M6-os autópálya építése kapcsán a terület egy része szarkofággal lefedésre kerül, míg az ezt nem érintő területeken a talajcserés megoldás tűnik a legjárhatóbb útnak. A Nemzeti Környezetvédelmi Program II. tartalmazza a feladatot a 2003–2008. közötti időszakban. Finanszírozás-megosztással az állami elkötelezettség is megtörtént a kármentesítés megvalósítására. Már egyedül csak a pénzügyi forrás kérdéses, a finanszírozási terv készülőben van.

Az egész térség megújulásához, és nem utolsó sorban az itt lakók számára az újbóli egészséges környezet biztosításához elengedhetetlen a kármentesí-

tési munka mielőbbi megkezdése. A Metallochemia „történetéből" is látható, hogy a kármentesítés beindítása még a nyilvánvalóan súlyos, azonnali beavatkozást igénylő szennyezettség felszámolása esetén sem egyszerű.

Az Óbudai Gázgyár területe

Az egykori gázgyár területe ma már a város szívében lévő, értékes Duna-parti terület. A térség kevésbé problémás területén megindult területrehabilitációs fejlesztések (Graphisoft) bizonyítják, hogy a térség jelentős városfejlesztési potenciállal rendelkezik.

Az Óbudai Gázgyár területén a technológiából származó iszapmassza, kátrány stb. a talajjal folyamatosan, hosszú ideig és nagy koncentrációban érintkezve szennyezte el a területet. A funkcióváltást, az átalakulást bizonyítottan az üzem hatalmas területének talajszennyezettsége hátráltatja.

Az Óbudai Gázgyár 1913-ban kezdte meg működését. A gázgyár megépítése tulajdonképpen egy régebbi területi rehabilitációra is jó példa, mivel az új gázgyár három kisebb elavult telep (Köztársaság téri, újpesti, ferencvárosi) leállítását és területének más célra történő hasznosítását tette lehetővé. A gázgyár fő profilként kőszénből városi gázt állított elő. Kamránként 10 ezer kg szén befogadására volt alkalmas. Melléktermékként kokszot állítottak elő, ammónia feldolgozást végeztek, kátránydesztillálással különféle olajokat és olajos anyagokat készítettek, illetve benzol-előállítást és -feldolgozást végeztek.

1944-ben bombatámadás során mindkét gáztartály és a berendezések egy része is megsérült. A kárfelszámolás akkor sem terjedt ki a szennyeződött talaj cseréjére. A gázgyár az 1960-as évek elején érte el a legnagyobb kiterjedését. Új termelő berendezéseket is üzembe helyeztek (pl. kátránydesztilláló, naftalingyártó üzem, kokszgenerátor telep, levegős földgázbontó üzem).

A gyárban a szénfeldolgozás 1984-ben állt le. 1986-ban megkezdődött az üzemek és a berendezések lebontása. A gázgyártás teljes megszüntetésére 1987-ben került sor.

A gázgyári terület talajszennyezettségi vizsgálatát 1995–2001 időszakban több cég is elkészítette (WS Atkins Magyarország Kft., a GBA Infutech Budapest Kft., Golder Associates Hungary Kft.).

Az egykori technológia ismeretében potenciális szennyező forrásnak volt tekinthető a szilárd gyártási maradványok (pl. gáztisztító massza) és a cseppfolyós termékek (kátrány, benzol stb.) gyártási és tárolási helyszínei. A technológiából kikerülő gáztisztító massza a leállítás nyomán az elbontott tartályalapokba került a Duna-parti területekről. A massza ma is a tartályokban van – kb. 2000-3000 tonna mennyiség – lefedve, a csapadék-hozzáfolyástól védve. A gáztisztító massza ma már II. osztályú veszélyes hulladéknak minősül.

A területen szénhidrogén-származékok, nehézfémek és cianidtartalmú szennyezés található a talajban és a talajvízben. Mennyiségük ma már nem nagy, de ez az állapot valószínűsíthetően a kimosódás folytán állt elő.

A (volt) technológiai épületek környezetében mindenütt észlelhető a szennyezés. Az egykori kátránydesztilláló, a kátránytornyok és a nedves tisztító közelében a legnagyobb a talajszennyezettség mértéke. De elszórt felületi szennyezés áll fenn az egész területen.

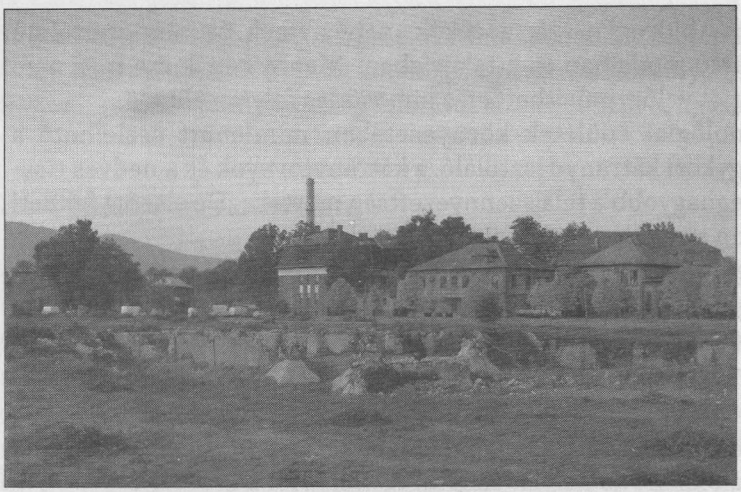
A talaj főbb szennyezései a PAH, a BTEX (a policiklikus és az egy gyűrűs aromás szénhidrogének) és az ásványolaj eredetű szénhidrogének. A felszín közelében ezen túlmenően cianid, nehézfém és arzén található. Mennyiségileg a talajban mért PAH-, BTEX-, szénhidrogén- és cianidtartalom minősíthető jelentősnek. Elszórtan az egész területen kátrány, naftalinszag érzékelhető, a talaj szürkés-fekete elszíneződést mutat.

A telítetlen és a telített zóna is szennyezettnek tekinthető, azaz a szennyezés a mélyebb talajrétegekig is lehatolt. Az altalaj döntő részét képező homok és kavics kis visszatartó hatást jelent a szennyezésekkel szemben. Ez az oka annak, hogy a lokális szennyezettség a szennyező források helyétől kiindulva átterjedt a talajvízre is, és megjelent a távolabbi területeken, és a talajvíz jellemző áramlási irányába, a Duna felé terjed. Ez fokozott kockázati tényezőt jelent.

A kármentesítés két lépcsőben képzelhető el. Első fázis a talajvíz felszínén úszó – elsősorban szénhidrogén- – szennyezések kiszűrése. A következőkben – további állapotértékelés alapján – újabb monitoringrendszert kell működtetni legalább egy évig, a talajvíz pontos áramlási irányának és sebességének meghatározására. Újabb talajszennyezettségi vizsgálatok állapíthatják meg a szennyeződés vertikális és horizontális kiterjedését, de csak azokra a komponensekre, melyekre vonatkozóan a kármentesítés elkerülhetetlen. (Nem minden agyag esetében kell ugyanis a legszigorúbb beavatkozást – pl. elszállítás, ártalmatlanítás – megtenni.) A terület belvízveszélyességére is figyelemmel kell lenni a további hasznosítás során.

Mindez mutatja, hogy az Óbudai Gázgyár esetében gyors megoldás nem várható. A szennyeződés konkrét kiterjedésének felmérése a munka megkezdésétől legalább egy évet vesz igénybe. A terület hasznosításában szerepet játszik, hogy az jelenleg hullámtéri terület. Konkrét hasznosítási igény ez ideig nem fogalmazódott meg. Az elbontott épületek helyén ma elhanyagolt, rendezetlen a terület *(6. kép)*. A műemléki védettség alatt álló egykori víztorony és kátránytornyok épületegyüttese hasznosítását is az épület közvetlen környezetébe lévő talaj szennyezettsége, valamint az is befolyásolja, hogy az épületek fala kátránnyal átitatódott, bűzös *(7. kép)*.

Jó példa azonban az egykori gázgyár területéből kihasított, kevésbé szennyezett területen megvalósult Graphisoft-beruházás. A szennyezett talaj egyrészt elszállításra került, másrészt terepplasztikaként helyben deponálták.



6. kép
Kármentesítésre váró terület az Óbudai Gázgyár területén, a lebontott technológiai épületek helyén

Fotó: BFVT

7. kép
Az Óbudai Gázgyár műemlék-épület-együttese. Az egykori kátrány-tornyok és környezetük súlyosan elszennyeződött

Fotó: Zöld Jövő

Duna-parti hulladéklerakó a XXII. kerületben

A Duna-telep–Duna folyó–Kastélypark u.–6-os út által határolt terület egykor Budapest egyik hulladéklerakója volt. A rekultiváció azonban a mai napig nem történt meg. A területre 2000-ben készült rekultivációs tanulmányterv és kerületi szabályozási terv. Az elvégzett talajvizsgálatok alapján megállapítható volt, hogy a lerakó 6-os út menti sávjában a deponált szerves hulladék a felszínig ér, fedése nem történt meg. A hulladék vastagsága 2–4,8 m. A terület másik részén – ismeretlen összetételű – építési törmelékkel fedett szemétrétegek találhatók.

A talajmintákat vizsgálva megállapították, hogy az itt deponált hulladék még mindig „dolgozik", azaz a mélyebb rétegekben anaerob folyamatok zajlanak, a felszín közelében aerob jellegű a változás. A szénhidrogén- és nehézfém-szennyezettség – mind a talajban, mind a talajvízben – határérték alatti, vagy néhány esetben közeli. A toxikussági teszt azonban pozitív volt, ezért a terület az elszennyezett területek közé sorolható.

A probléma nem is a szennyezettség súlyosságában van, hanem abban, hogy az elmaradt rekultiváció most nagyban gátolja a terület megújulását.

A rekultivációs tanulmányterv két megoldást is kínál a probléma megszűntetésére. Az egyik változat szerint a mintegy 600 ezer m^3 hulladékot a pusztazámori lerakóra kell szállítani, és feltöltésre szennyezésmentes anyagot kell a területre hordani. A másik változat szerint a hulladékkezelés helyben történik, a felszín alatti rétegek aerob bomlási folyamatát elősegítő rendszer kiépítésének segítségével. A technikailag segített korhadási folyamat a mintegy 17 ha-os területen egy év alatt hasznosítható területet eredményez. (Ilyen rásegítés nélkül a folyamat kb. 20 évig tart.)

A terület további hasznosítását nem csak a rekultiváció elmaradása késlelteti, hanem a terület elhelyezkedése is korlátozza. A terület jelenleg hullámtér, nem bevédett terület, építésre csak korlátozottan alkalmas. Magas a talajvíz is, és a Duna vízszintingadozásainak megfelelően a talajvíznívó is mozgásban van.

Gázgyári tisztítómasszával szennyezett területek Budafokon és Budatétényben

A szennyezett területek két térségben találhatók: a Park u.–Halk u.–Terv u. és a Gádor u.–Cövek u.–Sátor u.–Egri u.–Kiskőbánya u. térségében. Összesen 26 ezer m^3, 36 ezer tonna szennyezett anyag található itt. Az elszennyezett csurgalékvíz összmennyisége 800-900 m^3-t tesz ki.

A városi gáz gyártása, kezelése során keletkezett gáztisztító massza – akkor még mint hulladék – töltőanyagként került lerakásra. Azóta ez az anyag már veszélyes hulladéknak számít. A szennyezés súlyosságát nem is területi kiterjedése, hanem tömege, illetve az adja, hogy a lakóterületen helyezkedik el. Egykori pinceudvarok, illetve pincelakások feltöltésére használták a masszát.

A Park utca térségében a szilárd szennyezőanyag mennyisége 22 624 m^3, 31 674 tonna. A vizsgálatok szerint magas a vas-, a kén- és jelentős az alumíniumkoncentráció. A toxikus fémek (arzén, króm, réz, higany, cink) mellett határérték feletti az összes cianid tartalom, a bárium és a tiocianát. Egyes policiklikus aromás szénhidrogének (PAH) 2–20-szoros határérték feletti koncentrációban vannak jelen.

A csurgalékvíz mennyisége 700-800 m^3. Összetétele is súlyos szennyezettségre utal. Magas a vas-, az alumínium- és a szulfátkoncentráció, a toxikus ne-

hézfém tartalom. Az arzén, higany, kobált, kadmium, króm, réz, nikkel, ólom és cink 100–1600-szoros határérték feletti koncentrációjú. A foszfáttartalom a megengedhető érték többszáz-szorosa. A nitráttartalom 4-6-szoros, a cianát-, a tiocianát- és fenoltartalom határérték feletti.

A Gádor utca térségében a szennyezettségi mutatók hasonlóak a Park utcai adatokéhoz. Általában megállapítható, hogy a határérték-túllépés 2–70-szeres mértékű. A csurgalékvíz mennyisége 140 m^3, összetétele is hasonló a Park utcai értékekhez. További terhelést jelent itt a magas bárium-, szelén- és az ón-tartalom.

Mindkét területre készültek kármentesítési, rehabilitációs tervek, de a tényleges, végleges kármentesítés még nem kezdődött meg, csak átmeneti intézkedések történtek. A felszíni – pridin vegyület – kipárolgás jó ideig mérgező volt a felület kiporzása miatt. A területet – átmeneti intézkedés gyanánt – 20 cm vastag humuszréteggel borították, amit füvesítettek, ezzel a kiporzással járó veszélyt átmenetileg elhárították. Megoldották a csurgalékvizek összegyűjtését és rendszeres elszállítását is, ezzel mentesítették a területet a kimosódás veszélyétől.

Bár a gázgyári iszapmasszával szennyezett terület nem tipikusan barnaövezeti területek közé tartozik, de felhívja a figyelmet arra, hogy a barnaövezeti területekről származó szennyezés a város más területein is megjelenhet, súlyos környezeti kockázatot és területhasználati konfliktust előidézve.

Egyéb területek

A fent bemutatott esetek azonban korántsem fedik le az összes ismert, problémás területet Budapesten. A fentiekhez hasonlóan vizsgált, és nagyfokú szennyeződéssel jellemezhető terület a volt Csepel Művek teljes területe, az ezzel szomszédos Petróleumkikőtő is.

Tulajdonosváltáskor, a hasznosítás függvényében számos ipari területen sor került részleges talajszennyezettségi vizsgálatok elvégzésére, legtöbbször a talajmechanikai szakvélemény kiegészítő részeként. A hozzáférhető információk alapján az újpesti, a ferencvárosi, a kőbányai barnaövezeti területeken, valamint a volt szovjet laktanyák (pl. Bécsi úti laktanya) területén kimutatható a szennyezettség.

Ugyancsak adatokkal alátámasztott, hogy pl. a Déli pályaudvar, a Nyugati pályaudvar és a Rákosrendező pályaudvar területén is helyenként elszennyeződött a talaj.

A város határán lévő, az egykori Micsurin Tsz. területén üzemelő volt fővárosi hulladéklerakó területén is regisztráltak határérték feletti szennyezettséget.

Mindezek miatt feltételezhető, hogy hasonló típusú barnaövezeti területen is látens probléma a talaj elszennyeződése.

Potenciálisan elszennyezett területek

Az ismert szennyezett területek mellett potenciálisan elszennyezett talajú térségnek kell tekinteni a fenti tapasztalatok alapján az alábbi összes területet a fővárosban:

- felhagyott, rekultiválatlan kommunálishulladék- és törmeléklerakók,
- vasúti, vasútüzemi területek,
- laktanyák, lőterek, gyakorlóterek,
- nagy volumenű veszélyes hulladékot termelő volt üzemi telephelyek,
- központi buszgarázsok és nehézgéptároló telephelyek,
- kiterjedt, illegális hulladékkal fedett területek,
- valamint mindezek közvetlen környezete.

Ezt figyelembe véve elmondható, hogy Budapest barnaövezeti területein és a város más térségeiben is súlyos veszélyeztető tényezőt jelent a talajszennyezettség, mert összességében a feltételezett kiterjedést is meghaladhatja, amely már városökológiai problémákat is felvet, és nem elhanyagolhatók a havária-szempontok sem.

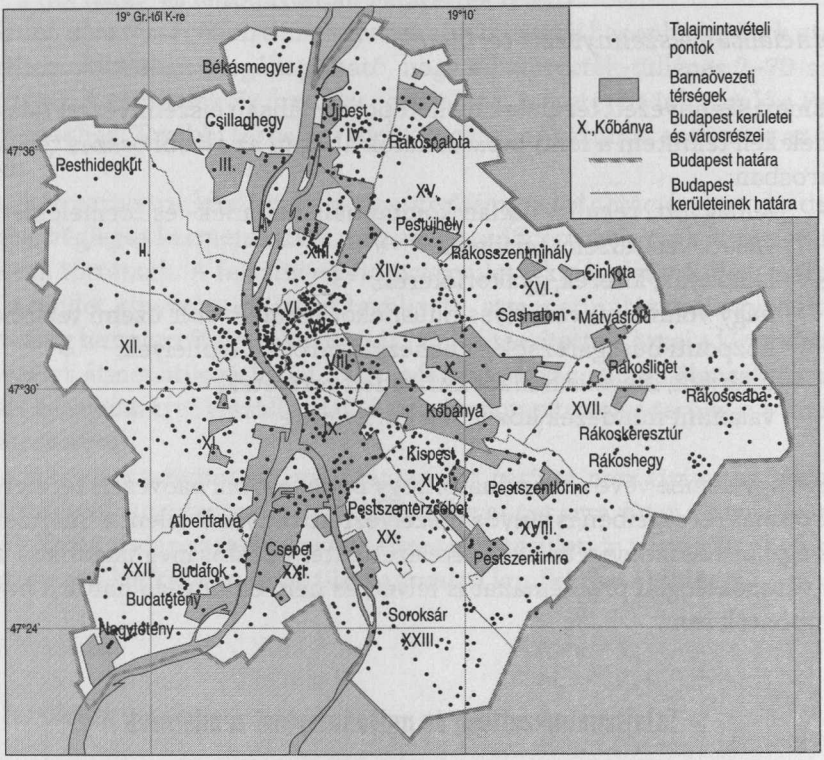
Talajszennyezettség és nyilvántartási rendszerek

Ahogy átfogó vizsgálat nem készült a barnaövezetek talajszennyezettségéről, úgy egységes nyilvántartási rendszer sem létezik. Vannak azonban olyan rendszerek, amelyek segítségül hívhatók a szennyezettség feltérképezésére.

A talajminőség folyamatos vizsgálatára a Fővárosi Önkormányzat az MTA Talajtani Kutatóintézetével mérőhálózatot alakított ki Budapesten. A monitoringrendszer 1100 mintavételi helyet tartalmaz, és alkalmas a felső 80 cm-es talajréteg vizsgálatára. A mintavétel évenként történik 150-200 helyről, és 6-7 évenként vizsgálják újra az egyes mérőpontokat. Az adatok a Fővárosi Környezetvédelmi Információs Rendszerbe (*FŐKIR*) kerülnek. A *3. ábrán* a mintavételi pontok és a barnaövezeti területek elhelyezkedése látható. Ebből kiderül, hogy a mérőhálózat kialakítása nem célirányosan a barnaövezeti területek talajszennyezettségének feltárására irányult, bár a csepeli és a ferencvárosi területen több mintavételi pont helyezkedik el az ipari (volt ipari) területen belül. A mintavételi pontok kijelölése inkább a főutak mentén, a forgalomból származó, kiülepedett anyagok regisztrálására történt. Kontrollpontként zöldfelületi helyszíneket választottak.

3. ábra

Talajminta-vételi pontok hálózata



Mindezeket tekintve a fővárosi hálózat meglehetősen statikusnak tekinthető, és nem ad átfogó képet a barnaövezeti területek szennyezettségéről.

Ígéretesnek tűnik azonban az egész országra kiterjedően kialakított *KÁRINFO* rendszer. Ebbe a rendszerbe az illetékes környezetvédelmi felügyelőségek adatrögzítései által folyamatosan kerülnek az adatok. Hátránya, hogy nem átfogó vizsgálatok eredményeit tartalmazza, hanem éppen egy adott ügy kapcsán feltárt környezeti kár regisztrálására és rendszerbe foglalására alkalmas. Hosszú távon azonban nagy jelentősége van a rendszernek, és a kármentesítési prioritási lista meghatározásában jelentős szerepe van.

Közvetve információk nyerhetők a *veszélyeshulladék-termelő telephelyek régi és új nyilvántartási rendszeréből* is. Az elszennyeződéssel veszélyeztetett telephelyek területeire lehet következtetni az adatokból.

A megújulás és a kármentesítés összefüggései

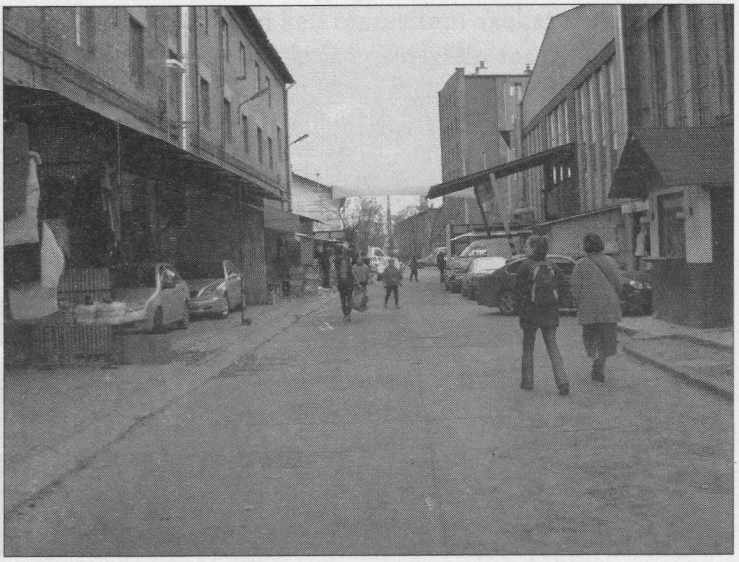
Az esettanulmányok kapcsán is látható volt, hogy a barnaövezeteket terhelő talajszennyezettség jelentősen hátráltatja a területek megújulását, funkcióváltását. Különösen jellemző ez a nagy volumenű, vagy a nagy felületi kiterjedésű szennyeződések esetén, illetve Duna-parti elhelyezkedésű területeknél.

A terület rehabilitációja, funkcióváltása a beruházás megtérülési rátáján túlmutató anyagi terheket ró a tulajdonosra, beruházóra. Azonban nem csak a kármentesítés anyagi vonzata tántorítja el a beruházókat, hanem a nagyon időigényes engedélyezési- és kármentesítési folyamat is, amely a tényleges funkcióváltást megelőzi. A szennyezettség előzetes feltárása csak az első lépcsőfok, a további részletes vizsgálatok akár egy vagy több évet is kitehetnek (ld. pl. az Óbudai Gázgyár esetében). A beruházók nagy hányada ezért inkább a zöldmezős beruházások felé fordul.

Vannak olyan területek, ahol az eredeti szennyező már nem lelhető fel, ezért a kármentesítés vagy központi keretből valósulhat meg, vagy az új tulajdonos vállalja a kármentesítés költségeit és procedúráját.

Közös finanszírozásra lehet jó példa a nagytétényi Metallochemia által okozott szennyezettség felszámolásának terve, amikor is egy útépítés (M6) kapcsán nyílhat mód a probléma felszámolására, és a terület rendezésére.

Nem kedvező környezeti szempontból az az átmeneti állapot sem, amely a barnaövezeti területek egy részét ma is jellemzi. Bérlemények hada lepi el a területet, a legkülönbözőbb funkciókkal. A területet ténylegesen használóknak a környezeti károk felszámolásában, a terület rendezésében nincs érdekeltsé-



8. kép
Új funciók régi üzemi épületekben. Kínai piac a Ganz Mávag területén

Fotó: BFVT

gük, így a terület környezeti szempontból is mindinkább a gazdátlanság benyomását kelti *(8. kép)*.

Problémát jelent, hogy ma még nincs olyan jogi szabályozás, amely meghatározná a funkcióhoz, területhasználathoz rendelhető keretszámokat (határértékeket), és amely az egyes jövőbeni funkciók elhelyezésére alapot adhatna. Nem elhanyagolható ugyanis az a tény, hogy a szennyezett területeken milyen új funkció jelenik meg. A kármentesítés módja, nagyságrendje széles skálán mozoghat, de ehhez ismerni kell a terület további hasznosításának irányait. A fejlesztési cél sok esetben azonban hiányzik, ezért a kármentesítési tanulmányok – elővigyázatosságból – mindig a legszélsőségesebb esetekre, a legszigorúbb előírásokkal készülnek. Csak úgy lehet használható kockázatelemzési és kármentesítési tervet kidolgozni, hogy ismert a lehetséges hasznosítás iránya.

A legtöbb barnaövezeti terület továbbra is beépítésre szánt területként hasznosítható (ezt támasztja alá az általában jó infrastrukturális ellátottságuk is). Van azonban más törekvés is, amely követhető irány lehet egyes területek rehabilitációjához. Az Orczy-kert mellett, az egykori buszgarázs területén a talaj elszennyeződött, kármentesítésre szorul *(9. és 10. kép)*. A Fővárosi Önkormányzat szándéka szerint a területen a történeti kert kiegészítéseként park létesül úgy, hogy a szennyezett talaj elszállításával mélygarázs kerül a zöldfelület alatt kialakításra. Ezzel a megoldással egyszerre több probléma is megoldódik. Nem kell visszatölteni a területet, a parkolási gondok is enyhülnek, ugyanakkor a város híres történeti kertje visszakap egy területet, ahol zöldfelület létesülhet.

9. kép
Kiürített egykori buszgarázsterület a város szívében, az Orczy-kert tömbjében

Fotó: BFVT

10. kép
A volt buszgarázs területén a burkolat alatt szennyezett a talaj

Fotó: BFVT

A fenti fejlesztési elhatározás csak egy példa arra, hogy a kármentesítési terveknek mindig szorosan a fejlesztési szándékkal együtt kell készülnie, mert így válhatnak valóra ténylegesen a terület rehabilitációk.

Összegzés

A fővárosi barnaövezet területei – szennyezettségük ellenére – értékes városfejlesztési akcióterületek. A területek megújulásának gátja az örökölt talajszennyezettség miatt szükséges kármentesítés hosszadalmas és költséges folyamata. A kármentesítési terveknek mindig figyelembe kell venniük az adott fejlesztési, beruházási igényt. Előnyben kell részesíteni azokat a megoldásokat, amelyek a szennyezettség megszüntetésére helyben tesznek javaslatot, mert így elkerülhető a probléma továbbgörgetése más területekre.

Fontos feladat a súlyos, nagy kiterjedésű szennyezett területek kármentesítésének azonnali megkezdése, mert a halogatás a város egészét érintő problémává duzzaszthatja a ma még lokálisan kezelhető problémákat.

Jegyzetek

1 pl. 1990. KÖJÁL, 1991-1992. holland vizsgálatok.

2 1991-1992. Introm Bodentech, 1993-1994. Greentech, 1994-1998. Deloitte and Touche, 1998-1999. Repét Kft..

Irodalom

Adatok Budapest Környezeti állapotáról 2000. (Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal kiadványa).

Adatok Budapest Környezeti állapotáról 2003. (Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal kiadványa).

A Fővárosi Gázművek Rt. Budapest III. kerület Gázgyári út 1–3. szám alatti telephelyének részleges környezetvédelmi felülvizsgálati jelentése. GBA Infutech Budapest Kft., 1998.

Barta Györgyi (témavezető): *Gazdasági átalakulás Budapest barnaövezetében.* MTA Regionális Kutatások Központja, Budapest, 2002.

Budafok–Tétény jellegzetes környezetvédelmi problémái. Zöld Jövő Környezetvédelmi Egyesület 2003.

Budapest Általános Rendezési Terve. Budapest Városépítési Tervező Iroda Rt., 1996.

Budapest Főváros Környezetvédelmi Program. BFVT. Kft., 2001.

Budapest Főváros Szabályozási Keretterve. BFVT. Kft., 1998.

Budapest III. kerület Óbuda–Gázgyár és környéke. Kerületi Szabályozási Terve. BFVT. Kft., 2002–2003.

Budapest Városfejlesztési Koncepciója. Városkutatás Kft., 2002.

Budapest VI. kerület Nyugati pályaudvar és környéke. Kerületi Szabályozási Terv. BFVT. Kft., 2001.

Budapest XIV. kerület Rákosrendező és környéke. Kerületi Szabályozási Terv. BFVT. Kft., 1999–2000.

Budapest XXII. kerület Budafok–Tétény Környezetvédelmi Program, Helyzetfeltárás (munkaközi dokumentáció) BFVT. Kft., 2003.

Budapest XXII. kerület Duna-part II. Kerületi Szabályozási Terv. BFVT. Kft., 2002.

Budapest XXII. kerület Duna-telep–Duna folyó–Kastélypark utca – 6-os út által határolt terület rekultivációs tanulmányterv. BFVT Kft., 2000.

Javaslat Budapest rozsdaterületeinek rehabilitációs koncepciójához. Studio Metropolitana–ECORYS, 2003.

Nagy kiterjedésű vasúti területek rehabilitációja Budapest rozsdaövezetében. Studio Metropolitana, 2003.

KOVÁCS ZOLTÁN

A budapesti barnaöv lakófunkciójának helyzete és fejlesztési lehetőségei[1]

Nyugat-Európa és Észak-Amerika nagyvárosai az elmúlt két évtized során látványos megújulási folyamaton mentek keresztül. Ennek hátterében az 1980-as évek során kiformálódó új várospolitikai szemlélet áll, amely nagy hangsúlyt fektetett a lepusztult, hanyatló városnegyedek felújítására. A politikusok és várostervezők ráébredtek arra, hogy a gazdaság és a népesség számára csak az épületállományukban és köztereikben is megújult, magas szintű szolgáltatásokat nyújtó városrészek jelentenek vonzerőt. Márpedig a posztfordi gazdaság és a nyomában formálódó posztmodern társadalom megnyerése első számú kérdéssé vált az 1990-es évek során kibontakozó globális versenyben.[2]

A nyugaton követett városregenerációs gyakorlat kezdetben inkább az elavult belvárosi lakónegyedek felújítására koncentrált (klasszikus dzsentrifikáció), s csak az 1980-as évek végétől, '90-es évek elejétől fordult figyelme fokozottabban a városok szövetébe ékelődő rozsdafoltok, a nagy kiterjedésű, üresen álló, vagy alulhasznosított iparterületek felé. Ebben a mintaprojektek sikere (pl. London Docklands), éppúgy szerepet játszott, mint a nagyvárosok területhasznosításának racionalizálására kiírt központi és helyi programok. Ez utóbbiak egyebek közt a nagyvárosok barna övezetének *(brownfield)* újrahasznosítását tűzték ki célul, illetve az ilyen irányú fejlesztéseket ösztönözték. Az 1990-es évek végén ehhez az áramlathoz különböző programjai (pl. URBAN) révén az EU is csatlakozott. A politika tehát ráébredt, hogy a fordi gazdaság által kitermelt, és hátrahagyott egykori iparnegyedek értékes tartalékterületeket jelentenek a nagyvárosok számára, ahol vonzerőt növelő lakó, üzleti vagy rekreációs célú projektjeiket megvalósíthatják.[3]

Budapest városfejlődése, miként hazánk egész urbanizációja, 1990 után a megváltozott politikai, gazdasági és társadalmi viszonyok közepette gyökeresen új irányokat vett.[4] A korábbi államszocialista rendszer lényegében konzerválta a gazdasági struktúrát, s állami segédlettel életben tartotta a területpazarló ipari nagyvállalatokat. A szocializmus összeomlásával a budapesti iparban is gyors változások mentek végbe, számos vállalat megszűnt, mások változó profillal és csökkenő üzemméretekkel, de tovább működtek. Budapest hagyományos iparterületei hirtelen túlságosan nagynak bizonyultak a még

fennmaradó ipari tevékenység számára, ami felvetette az övezet újrahasznosításának kérdését.

A jelen tanulmány legfőbb célja, hogy a lakófunkció oldaláról vizsgálja meg a főváros barnaövezetének jelenlegi helyzetét és potenciális, jövőbeni hasznosítási lehetőségeit. Az övezet kialakulásával, azon belül a lakásállomány kiépülésével foglalkozó rövid történeti áttekintés után az empirikus kutatások során gyűjtött adatokat elemezzük, s így próbálunk meg a városfejlesztés számára hasznosítható információkkal, javaslatokkal szolgálni.

A lakófunkció létrejöttének történeti háttere a rozsdaövben

Budapesten a ma „barnaövezet" néven számon tartott elavult ipari és közlekedési övezet kiépülése, s ezzel együtt az övezet első állandó lakásainak megjelenése az 1880-as évek végétől indul meg. Azt megelőzően Kis-Budapest peremén egyrészt intenzív mezőgazdasági termelés folyt (városellátó öv), másrészt a mezőgazdasághoz kapcsolódó raktártelepek, sertéshizlaldák (Kőbánya), és az őket kiszolgáló szerény cselédházak sorakoztak.[5] Az összefüggő ipari-közlekedési övezet létrejöttét a 19. század végén egyszerre több tényező is serkentette. Az 1880-as és '90-es években Budapest ipara gyorsan modernizálódik, a korábbi céhes, kisipari struktúrát gyors ütemben váltja fel a modern gyáripar. Ennek eredményeként a korábbi néhány tucat munkást foglalkoztató kisüzemeket egyre inkább a több száz fős gyártelepek váltják fel.[6] A növekvő üzemméretek és a gyorsan differenciálódó telekárak révén az újonnan létrejövő ipartelepek egyre inkább a városperemi, olcsó telket kínáló övezetbe szorulnak vissza.

Ezt a folyamatot a várostervezés is serkenti a maga eszközeivel, nevezetesen az övezetes elrendezéssel. Az 1886. évi, majd a vele sok szempontból megegyező 1894. évi építésügyi szabályzat ugyanis a főváros területét a követendő építési mód szempontjából négy övezetre osztotta: egy belső és egy külső zártsorú övezetre, egy nyaralóterületnek nevezett, már szabadon álló beépítésű övezetre és egy vegyes beépítésű övezetre.[7] Ez utóbbi, a városterület 2/3-át kitevő, a város peremére összpontosuló övezetben a belső területeken érvényes szigorú szabályozással szemben meglehetősen laza előírások voltak érvényben.

Végül, de nem utolsó sorban a városperem iparosodását és benépesülését a vasúthálózat kiépülése is elősegítette. Az 1880-as, '90-es évek során kiépül a körvasúti hálózat, létrejönnek a nagy teherpályaudvarok (Rákosrendező, Ferencváros), amelyek mágnesként vonzzák az újabb ipari üzemeket és a népességet. A századforduló éveiben Budapest ipari övezete már a városhatárt ostromolja, s hamarosan eléri az elővárosokat. Ebben egyrészt a telekspekuláció, másrészt a fővárosból csápszerűen kinyúló HÉV- és villamosvonalak kiépülé-

se játszik szerepet, amelyek lehetővé tették az övezet jó elérhetőségét, a munkaerő ingázását.

Az első komolyabb lakóterület-fejlesztések is a 19. század utolsó évtizedére esnek. Az építtetők között megtaláljuk a gyártulajdonos nagytőkéseket éppúgy, mint a magyar államot (MÁV), vagy a fővárost, ill. annak nagy kommunális vállalatait (pl. Gázgyár, BSZKRT). Mindezekkel együtt a lakófunkció kiépülése meglehetősen sporadikus, az olcsó telkeken többnyire alacsony színvonalú munkáslakások épülnek, jellemző beépítési forma a bérkaszárnya és a munkásbarakk.[8] Az elszomorító lakásviszonyok ellensúlyozására a főváros 1896-ban a Soroksári út és a Kén utca sarkán egy négy házból és összesen 96 lakásból álló minta-lakótelepet épít, amely első a maga nemében, de az első világháború előtt csak kevés hasonló próbálkozás követi.[9]

A két világháború között újabb lökést jelent az ipari terület terjeszkedése és a lakófunkció fejlődése szempontjából, hogy a vidékről a fővárosba történő vándorlás elsődleges célpontjává Budapest helyett az elővárosok övezete válik. Ebben közrejátszott egyfelől a Budapesten 1926-ig érvényben levő kötött lakásgazdálkodás, másrészt – s részben ezzel összefüggésben – a telekspekuláció, amelynek eredményeként az elővárosokban (Újpest, Kispest, Csepel stb.) sokkal olcsóbban lehetett építési telekhez jutni, mint a fővárosban.[10] Ennek eredményeként a lakásépítések súlypontja az időszak során fokozatosan az elővárosokba tevődött át, ahol főként a Kis-Budapest határa mentén húzódó, még szabadon álló telkek épültek be, szorosan illeszkedve az itt található ipari funkcióhoz.[11]

Ugyancsak lökést jelentett az iparterület lakófunkciójának fejlődésére nézve Budapest kommunális lakáspolitikája. A főváros az első világháborút követő krónikus lakáshiány enyhítésére (amelyet nagyban tetézett az elcsatolt területekről Budapestre menekülő több tízezer család), szükséglakás-építési programba kezd. Az 1920-as években a Budapesten épült lakások 40%-a központi forrásból valósult meg, s az állam által finanszírozott építkezések 94%-a szükséglakásokat eredményezett.[12] Az így felépült alacsony színvonalú lakások túlnyomó része a Városárok és a városhatár között húzódó ipari-közlekedési övbe koncentrálódott, tovább duzzasztva a mai barnaövezet lakásállományát. Az 1920-as, '30-as évek lakásgazdálkodásának sajátos színfoltjait jelentik az eredetileg ideiglenesnek szánt állami barakktelepek (pl. Mária Valéria telep, Zita telep), amelyek kivétel nélkül ebbe a zónába épültek be.[13] Többségüket a második világháború után lebontották, ennek ellenére a '30-as évek derekára a városhatár és a kompakt város között kiépült, szegényes lakótelepek több tagja máig fennmaradt (pl. a Dzsumbuj).

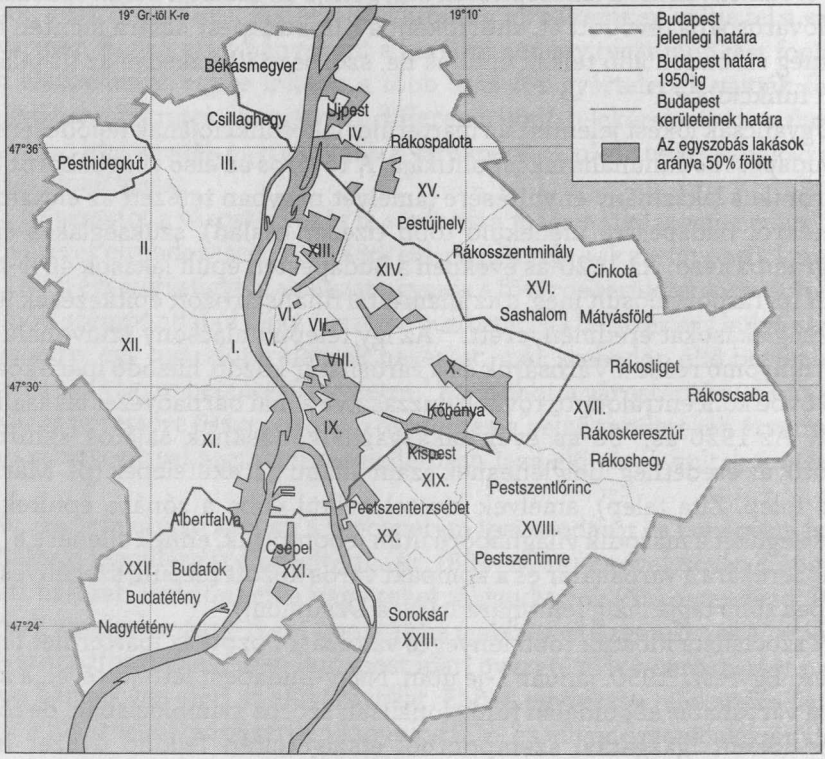
A szocialista időszak több lényeges változást hozott az iparterület fejlődésében. Egyrészt 1950. január 1-je után, Nagy-Budapest létrejöttével, a korábban a városhatár két oldalán funkcionálisan szoros szimbiózisban, de földrajzi és főként igazgatási szempontból elszigetelten fejlődő övezet immár

tervezési-igazgatási szempontból is egységessé vált. Másfelől az '50-es évek elejétől az új rezsim hozzáfog saját lakáspolitikájának megvalósításához, amelynek kulcsponti elemét képezik a lakótelepek.[14] Az új lakótelepek túlnyomó része az 1950-es, sőt a '60-as években is, az ipari területekbe épül be (pl. Zágráb úti ltp., Fiastyúk ltp., József Attila ltp.). Az ekkor épült lakótelepek viszonylag kis méretüknél és szerényebb térigényüknél fogva még kényelmesen elfértek az ipari zóna fennmaradó területein, sőt bizonyos mértékig az övezet szanálásának eszközéül is szolgáltak (pl. Mária Valéria telep lebontása és a József Attila lakótelep kiépítése).

Az 1970-es évektől kezdve az iparszerű technológia általánossá válásával, ill. a lakótelepek méretének jelentős növekedésével a fővárosi lakótelep-építkezések súlypontja is egyre kijjebb helyeződött a városperemi szabad területekre. Ezekből a fejlesztésekből az ipari területek épp ezért már keveset profitálhattak.[15] A korszak során nem indulhatott meg a terület lakófunkciójának átfogó rehabilitációja sem, hiszen a szocialista várospolitika kevésszámú erőtlen kísérleteit a belső lakónegyedekre koncentrálta (Klauzál tér, Középső-

1. ábra

Az egyszobás lakások (1990)

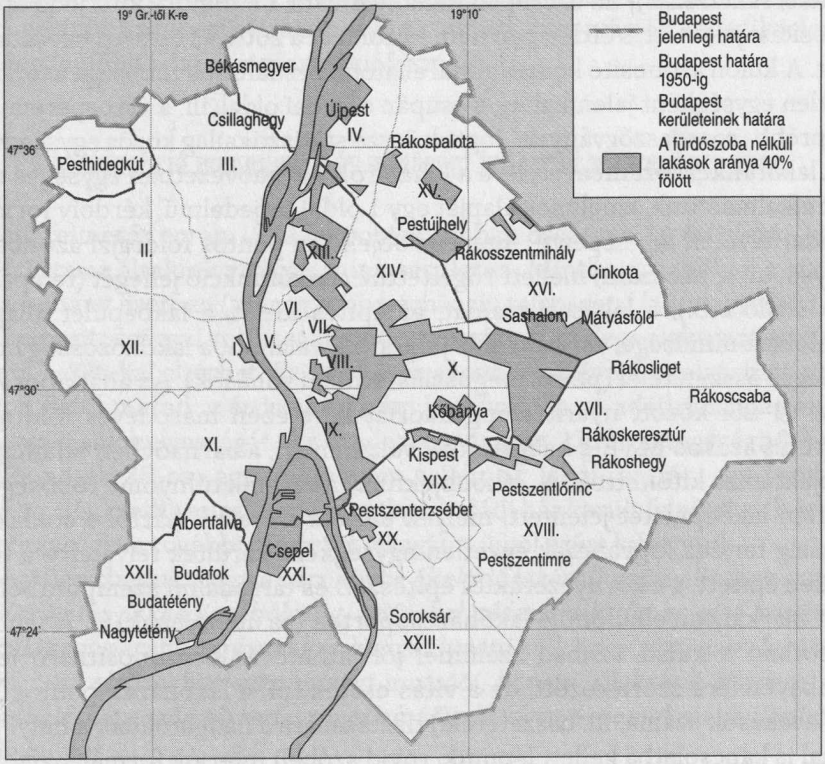


Ferencváros). Így érkezett el az ipari zóna a rendszerváltozás időpontjához. A terület lakásainak jelentős hányada állami tulajdonban volt, s alacsony bérű szociális lakásként szolgált az itt élő alacsony társadalmi státuszú rétegek számára.

Az 1990-es népszámlálás lakásstatisztikai adatai alapján jól körvonalazható a rozsdaöv elhelyezkedése Budapest térképén. Az itt található lakások méret és komfortfokozat szempontjából egyaránt elmaradnak a főváros átlagától. Az egyszobás lakások aránya az övezetben kiugróan magas, ami a második világháború előtt épült, tipikusan szoba-konyhás munkáslakások és egyszobás szükséglakások fokozott jelenlétére vezethető vissza *(1. ábra)*. Mint jellemző komfortmutató, a fürdőszobával ellátott lakások aránya is messze alulmarad Budapest átlagától, jelezve a lakásállomány alacsony színvonalát *(2. ábra)*. A hosszú, egy évszázados fejlődés után a budapesti rozsdaöv tehát egy elavult, koránál és műszaki állapotánál fogva rehabilitációra kevéssé alkalmas lakásállománnyal vágott neki az 1990-es éveknek.

2. ábra

A fürdőszoba nélküli lakások (1990)



A barnaövezet lakófunkciójának számbavétele

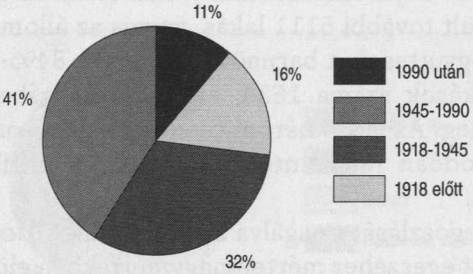
Vizsgálataink, s egyben jelen tanulmány földrajzi kereteit az MTA FKI által 2001-ben lehatárolt, ill. részletesen felmért 27 területegységből álló „barnaövezet" képezi *(3. ábra)*. Ez a területi beosztás, amelyet később az MTA RKK kutatócsoportja is átvett kis változtatással, a barnaövet nem összefüggő övezetként, hanem funkcionálisan viszonylag homogén, a városszerkezeten belül jól elkülönülő, kisebb területegységekkel azonosította, egyúttal markáns határt vonva a gazdasági- és a lakófunkció közé. A barnaövezet ekként történő, szigorú értelmezése földrajzilag meglehetősen mozaikossá tette a vizsgálati területet, ugyanakkor azzal az előnnyel is járt, hogy a rozsdafoltok közötti teret kitöltő, de azokkal építészeti, vagy funkcionális kapcsolatban nem álló nagy homogén lakóövezetekről (pl. Kaszásdűlő, Füredi úti lakótelep) nem vett tudomást. Így tehát a vizsgálatok során kifejezetten csak a barnaövbe épült, vagy ahhoz földrajzilag és funkcionálisan egyaránt szorosan kapcsolódó lakófunkcióval számoltunk.

A 2001-es lehatároláson csak olyan esetekben hajtottunk végre kisebb korrekciókat, ahol a külső jegyek (pl. az épületállomány kora, építészeti jellege, a helyi társadalom jellemzői) egyértelműen jelezték, hogy a kérdéses lakófunkció kialakulása szorosan köthető a közeli ipari vagy egyéb gazdasági funkcióhoz (pl. szállítás, raktározás). Ez is csupán néhány utcára, ill. tömbre kiterjedő apróbb módosítást jelentett, s érdemben nem rajzolta át a 2001-es területi beosztás határait. A külön azonosító kódszámmal ellátott rozsdafoltok többsége a térképen egyetlen egységként jelenik meg, s csupán a budai oldal, ill. a városperemi övezet apróbb „rozsdaszórványait" fogtuk össze statisztikailag közös egységgé.

A lakófunkció számbavételére a lehatárolt barnaövezetben egységes módszert alkalmaztunk, amelynek alapját egy 1 oldal terjedelmű, kérdőív formátumú adatfelvételi lap képezte . Ezen az objektum pontos földrajzi azonosítója (negyed, utca, házszám) mellett rögzítettük a lakófunkció jellegét (telepszerű, egyedülálló stb.), a lakások számát, az építés idejét, a lakóépület állapotát (homlokzat minősége, vandalizmus jelei stb.), valamint a lakóközösség hozzávetőleges összetételét (pl. kormegoszlás, etnikai vonások). Az adatlapot 2003. július 14–25. között nyári terepgyakorlat keretében másodéves földrajz és geográfus szakos ELTÉ-s hallgatókkal valamennyi, a barnaövben található lakóobjektumra kitöltettük. A „lakóobjektum" az esetek túlnyomó többségében egyetlen lakóépületet jelentett, melyek mérete a családi háztól a soklakásos bérházig terjedt. Ugyancsak egyetlen egységként kerültek felvételre a telepszerűen épített, s a környezetüktől építészeti és társadalmi szempontból egyaránt markánsan elkülönülő lakóházcsoportok (az ún. telepek) is. A felmérés elsősorban a külső, szabad szemmel jól látható és beazonosítható jegyek számbavételére szorítkozott, de a vitás esetek (pl. a lakóházak pontos kora, vagy a lakások száma, ill. összetétele) tisztázására a hallgatóknak a helyi lakosokkal is kapcsolatba kellett lépniük, rövid szóbeli interjúk formájában.

4. ábra

A barnaövezet lakásainak megoszlása az építés ideje szerint



A barnaövben végzett terepi felmérés összességében 1979 lakóobjektum adatait rögzítette. A kitöltött adatlapokat ezt követően kódoltuk és Excel adatbázisba töltöttük. Az adatbázist 2003. szeptember és október folyamán többszörös korrekciónak vetettük alá negyedéves geográfus hallgatók és PhD hallgatók segítségével. Ugyancsak az ő feladatuk volt a barnaövbe ékelődő telepszerű lakónegyedek részletesebb felmérése, a telepek és a helyi lakosok egységes szempontrendszer szerinti írásbeli jellemzése. Lényegében e két felmérés valamint a terepbejárások során gyűjtött információk képezik jelen tanulmány legfőbb adat- és információforrását.

A lakófunkció mennyiségi és minőségi jellemzői a barnaövezetben

A terepi felmérés során 1979 lakóobjektumban összesen 14 661 lakás került összeírásra az általunk vizsgált mintaterületen. Minthogy azonban a lakások száma néhány esetben (pl. nagyobb bérházak, telepszerű lakónegyedek) csak közelítő pontossággal volt megállapítható, ezért a tényleges lakásszám ettől az értéktől 1-2%-kal eltérhet. Ez az eltérés azonban az ilyenkor elvárható tűréshatáron belül marad, s érdemben nem befolyásolja az adatbázis alapján tett megállapítások helyességét. Az eredetileg vizsgált 27 területegységből kettőben (22-es és 26-os) egyáltalán nem találtunk lakófunkciót, egy területen (23-as egység) pedig mindössze egyetlen családi ház került felvételre. E három területegységet a további részletes vizsgálatokból ezért kihagytuk.

Megállapíthatjuk, hogy *a barnaövbe ékelődő lakásállomány Budapest mintegy 800 ezres lakáspiacából alig 1,8%-kal részesedik. Ez az első ránézésre nem túl magas arány, ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy a barnaöv lakásállománya nem elsősorban mennyiségi mutatói, hanem a lakások állapota, ill. a bennük élő népesség társadalmi jellemzőinél fogva érdemel megkülönböztetett figyelmet.*

A közel 15 ezres lakásállomány az építés jellege alapján *négy markáns csoportra* osztható. *Többlakásos szórvány bérházakban* (társasházak) található 7226 lakás, a barnaöv teljes lakásállományának csaknem fele (49,3%). *Telepszerű formában* épült további 5111 lakás, vagyis az állomány 34,8%-a. E két lakástípus jelenti együttesen a barnaöv lakásainak 84%-át. A *családi házas formában* épült lakások száma 1634, ami összességében a lakásállomány 11,2%-ának felel meg. Az előző három csoportba nem sorolható, több lakást tömörítő és uralkodóan földszintes „sorházak" jelentik a lakásállomány 4,7%-át (690 lakás).

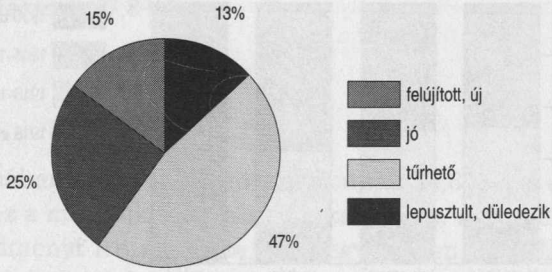
A lakások kormegoszlását vizsgálva megállapítható, hogy a barnaöv lakásállománya Budapest egészéhez mérten nagymértékben elöregedett. Az itt található lakások csaknem fele (közel 7000 lakás) 1945 előtt épült *(4. ábra)*. A régi építésű lakásszegmensen belül ugyanakkor túlsúlyban vannak a viszonylag fiatalabb, a két világháború között épült lakások, amelyek a teljes állomány közel egyharmadát (32,2%) teszik ki, s csupán a lakásállomány 16,3%-a épült az I. világháború előtt. Az 1920-as, '30-as években épült lakások viszonylag nagyobb súlyát az állományon belül egyfelől az állami lakásépítkezések korabeli felfutása magyarázza, amelynek eredményeként Kis-Budapest közigazgatási határán belüli számos új állami bérház és lakótelep létesült, másrészt a rozsdaöv külvárosokra eső része is ebben a korszakban népesült be intenzívebben.

A szocialista korszakban épült az ipari terület lakásainak 41,3%-a, ezen belül azonban érezhető túlsúlyban vannak az 1950-es, és '60-as években épített lakások. Ennek az a legfőbb magyarázata, hogy az övezetbe az 1970-es, és '80-as években létesült lakótelepeket (pl. József Attila II., Kaszásdűlő, Újpest, Vizafogó stb.) a felmérés során nem vettük figyelembe. Többségük a helyi ipari funkciótól függetlenül, sokszor épp a barnaöv rehabilitációjának eredményeként jött létre, s már méretüknél fogva sem tekinthetjük őket a barnaöv részének. A barnaöv 1172 lakása a rendszerváltozást követő időszakban jött létre, ami a lakásállomány 8,1%-át jelenti. Az állomány 2,1%-ának (454 lakás) a kora nem volt egyértelműen megállapítható, mert a lakóház a felmérés időpontjában vagy felújítás alatt állt, vagy a korábbi években esett át olyan mérvű felújításon, ami megnehezítette az építés pontos idejének beazonosítását. Mindezek alapján elmondhatjuk, hogy a barnaöv teljes lakásállományának 10,2%-a tekinthető új építésűnek, amelybe beletartoznak az időközben teljesen felújított épületek egy része, valamint az épülőfélben levő lakások is.

Lényegében ezt a tapasztalatot erősíti meg a felmérésnek a lakásállomány állapotára vonatkozó része is *(5. ábra)*. A felmérés során „kitűnő" állapotúnak minősítettük azokat a lakásokat, amelyek 1.) 1990 után épültek; 2.) az utóbbi 5 év alatt teljes felújításon estek át; 3.) felújítás alatt állnak; és 4.) épülőfélben vannak. Ezek alapján kitűnő állapotúnak tekinthető a barnaöv lakásállományának 14,4%-a, ami összességében 2256 lakást jelent. A homlokzati és egyéb

5. ábra

A barnaövezet lakásainak megoszlása állapot szerint



paraméterek (tetőzet, bejárati rész állapota stb.) alapján „jó" állapotúnak minősült a lakásállomány 25,5%-a.

„Tűrhető" besorolást kapott az állomány csaknem fele, 46,9%-a. Ez természetesen egy rendkívül tág, „öszvér" kategória, hiszen külső szemlélődés alapján még az építészek számára is nehézséget jelenthet egy-egy lakóház állapotának objektív megítélése. A tűrhető besorolás inkább annak elismerése, hogy a ház kívülről még elfogadható állapotban találtatott. „Lepusztult" minősítést kapott a lakásállomány 12,6%-a, míg 85 lakást találtunk üresen álló lakóházban, ez teszi ki a teljes állomány 0,6%-át. *A külső jegyek alapján, vizsgálataink szerint tehát azonnali felújításra szorulna a barnaöv lakásállományának 13,2%-a, együttesen 1899 lakás.*

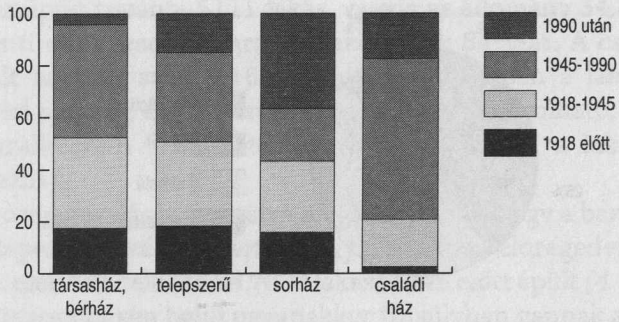
Összességében elmondható, hogy a barnaöv lakásállománya korát és állapotát tekintve kedvezőbb helyzetben van az eredetileg várthoz képest. A nagyon rossz állapotban levő, szanálást igénylő lakások együttes súlya a lakáspiacon mintegy 13%-ot tesz ki, s terepi tapasztalataink azt mutatják, hogy további 10% lehet azon lakások aránya, amelyek mielőbbi felújításra szorulnának. Ezzel a problematikusnak tekinthető lakásszegmens részesedése a barnaöv lakásállományán belül 25% alatt marad. A továbbiakban az egyes lakástípusok főbb jellemzőit ismertetjük.

Szórvány bérházak

Ez a barnaöv legjellemzőbb lakástípusa. Szórvány bérházak (társasházak) teszik ki a vizsgált minta 49,3%-át. A felmérés során összesen 462 ilyen egyedülálló, ill. kisebb tömböket alkotó bérházat írtunk össze, amelyekben együttesen 7226 lakás található. Egy-egy bérházra tehát átlagosan 15,6 lakás jut, ugyanakkor a legnagyobb bérházak mérete eléri az 115-120 lakást is. Jellemző, hogy a tíz legnagyobb szórvány bérház lakásszáma együttesen meghaladja az

6. ábra

A barnaöv lakásainak megoszlása az építés ideje szerint



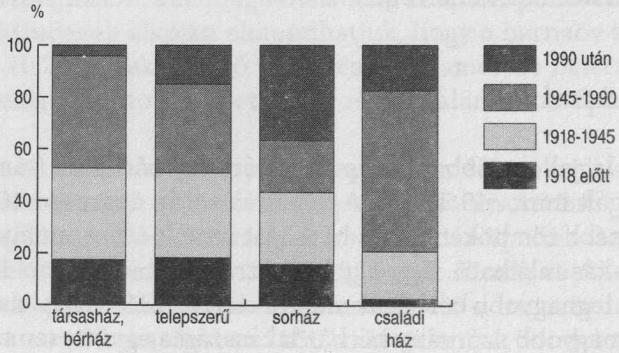
ezret, ami a bérházas lakások 15%-át jelenti. A szórvány bérházak keletkezése szorosan összefügg az iparterület történeti fejlődésével, szerkezetileg jól illeszkedve az övezet mozaikos területhasználathoz. A nagy üzemterületek között fennmaradó kisebb telkeket a korabeli gyártulajdonosok, állami vállalatok és magánépíttetők is előszeretettel hasznosították alacsony bérű, igénytelen munkáslakások építésére.

Nem véletlen, hogy a szórvány bérházak lakásainak többsége (52,1%) a II. világháború előtt épült, s körükben az 1920-as, '30-as években épített bérházak túlsúlya figyelhető meg *(6. ábra)*. A bérházi lakások 43,4%-a épült 1945–90 között, s csupán 4,4%-uk építése esik az 1990 utáni időszakra, ami a négy fő lakástípus közül a legalacsonyabb.

Minőség szerint, a felújított, illetve új építésű lakások aránya a bérházak esetében a legalacsonyabb, ami jelzi, hogy a jövőbeni felújításoknak főként ezt a lakástípust kell megcéloznia. Erre utal az is, hogy a lepusztult, s mielőbbi fel-

7. ábra

A barnaöv lakásainak megoszlása állapot szerint



újítást, illetve szanálást igénylő bérházak részesedése 14%-os, ami a telepek adatához hasonlóan magas *(7. ábra)*. Eltérést jelent ugyanakkor a telepekhez képest, hogy a felújított, vagy új építésű lakások részesedése ebben a csoportban rendkívül alacsony (7,8%).

Telepek

Telepszerű formában épült a barnaöv lakásainak 34,8%-a, s ezzel a szórvány bérházak után ez a második leggyakoribb kategória. A felmérés során 49 telepszerű képződményt írtunk össze, ahol együttesen 5111 lakást regisztráltunk *(1. sz. melléklet)*. A telepek kora, állapota és építészeti jellege roppant heterogén, megtaláljuk közöttük az első világháború előtti korszak tisztes munkáslakótelepeit (pl. Salgótarjáni úti MÁV telep, Óbuda Gázgyári lakótelep) éppúgy, mint a két világháború között épült szükséglakótelepeket (pl. a Dzsumbuj), az 1950-es évek korai szocialista lakótelepeit (pl. Pongrácz úti lakótelep), vagy a 1990-es évek lakóparkjait. Egy-egy telepre átlagosan 104 lakás jut, de a legnagyobb telepen, a kőbányai Pongrácz úti lakótelepen 882 lakás található, míg a legkisebb nyilvántartásba vett egység az angyalföldi Tatai úti MÁV-telep, amelynek az 1960-as években épült része 6 lakást foglal magába. A telepek építtetői között az állam (központi és helyi), valamint az állami tulajdonú vállalatok (pl. MÁV) jelentős túlsúlya figyelhető meg. A legújabb, 1990 után épített telepek (igazából lakóparkok) beruházói, pedig már többségükben ingatlanfejlesztő társaságok.

A telepi lakások kormegoszlása a folyamatos beépülés eredményeként meglehetősen kiegyensúlyozott, a négy lakástípus között a legarányosabb. A két világháború között, ill. a szocialista érában épült telepek lakásállománya egyenként egyharmad arányban részesedik, míg a fennmaradó egyharmad részt a legidősebb (1918 előtti) és a legfiatalabb (1990 utáni) lakások teszik ki. Természetesen a Monarchia korából származó telepek és napjaink lakóparkjai között minőség, árszínvonal és a helyi társadalmi miliő tekintetében számottevő különbségek fedezhetők fel.

Ezt támasztják alá a telepek állapotára vonatkozó adatok is. Rehabilitációra érett, erősen lepusztult állapotban van a telepi lakások 14%-a, ami a bérházak adatához hasonlóan magas. Kedvező jel ugyanakkor, hogy viszonylag magas arányt (19,2%) tesz ki, a felújított, ill. új építésű szegmens, ami – szemben a bérházakkal – bizonyos mérvű megújulási folyamatra utal.

A telepek földrajzi elrendeződése rendkívül markáns, a lakásállomány jelentős része a barnaöv délkeleti részén a IX. és a X. kerületbe összpontosul *(8. térkép)*. Kisebb sűrűsödési gócok figyelhetők meg a Váci út tengelyében és Óbudán is.

1. sz. melléklet

A budapesti barnaöv telepei

Kód	S.sz.	Cím		Telep neve	Építés ideje	*	Építtető
1	III	Kazal u. 1–119	Harang u. 3–31	Harang utcai ltp.	1988	80	OTP
2	III	Bécsi út 314.		Óbuda lakókert	2003	246	Opus–via Ingatlanfejlesztő Kft.
3	III	Jégtörő út		Gázművek ltp.	1918 előtt	12	Fővárosi Gázművek
4	III	Gázgyári út		Gázgyári ltp.	1918 előtt	198	Gázgyár
5	IV	Váci út 102.		Vízművek ltp.	1918–1945	50	Fővárosi Vízművek
6	IV	Váci út 119.		MAHART ltp.	1918–1945	24	MAHART
7	IV	Flotilla u. 70–118	Anód u. 30–38., 29–41.	Honvéd ltp. I.	1993	96	Magyar Honvédség
8	IV	Bagaria 7–15.	Gyertyaláng u. 10–12, 7.	Honvéd ltp. II.	1993	65	Magyar Honvédség
9	XIII	Váci út. 170.			1918–1945	170	
10	XIV	Tatai út 89–91.		Tatai úti MÁV telep I.	1964	6	MÁV
11	XIV	Tatai út 85.		Tatai úti MÁV telep II.	1918 előtt	24	MÁV
12	XV	Vasgolyó 3–7.			1945 után	18	
13	X	Hatház u. 1–11.		Hatház úti ltp.	1918–1945	26	
14	X	Keresztúri út 39–41.		Keresztúri úti MÁV ltp.	1918–1945	28	MÁV
15	X	Üllői út 120.			1945 után	168	
16	X	Üllői út 122–124.			1945 után	128	
17	X	Pongrácz út 17.	Gép u.	Pongrácz úti ltp.	1920–as első fele	210	magyar állam
18	X	Pongrácz út	Szalonka u		1920–as első fele	24	magyar állam
19	X	Pongrácz út 9.	Salgótarjáni út 47–53.	Pongrácz úti ltp.	1950–es első fele	882	magyar állam
20	X	Salgótarjáni u. 18–26.	Hungária krt. 1–5.	MÁV telep	1893	62	MÁV
21	VIII	Salgótarjáni u. 7–19.	Hungária krt. 5–6.	MÁV telep	1893	20	MÁV
22	VIII	Hős u. 1.	Strázsa u. 519–521.	Hős utcai ltp.	1920–as	84	magyar állam
23	X	Noszlopy u. 9–11.	Gergely u. 77.	Magnezit ltp.	1900–as évek eleje	15	Magnezit Ipari Művek
24	X	Maglódi út 10.			1918–1945	20	
25	X	Sörgyár u. 46–48.			1918–1945	20	
26	X	Kozma u. 11.			1945 után	66	

** Lakásszám*

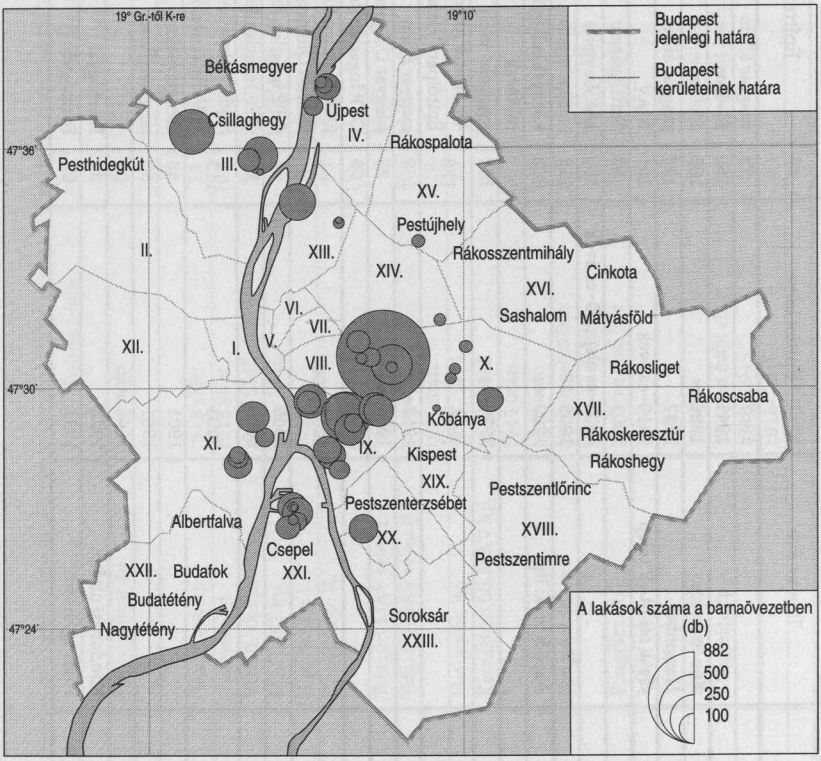
1. sz. melléklet folytatása

Kód	S.sz.	Cím		Telep neve	Építés ideje	*	Építtető
27	IX	Vágóhíd u. 34.			1967	75	magyar állam
28	IX	Vágóhíd u. 30–32.			1941	160	főváros
29	IX	Kén u. 1–3.		Kén utcai ltp.	1896	102	főváros
30	IX	Illatos út 3–5.		Dzsumbuj	1937	120	magyar állam
31	IX	Gyáli út 15.		Gyáli úti MÁV telep	1910–es évek	151	MÁV
32	IX	Gubacsi út 26.			1903	52	Textilgyár
33	IX	Péceli u.			1900–as eleje, 50–es évek	180	MÁV
34	IX	Aszódi köz	Zombori u.		1905–13	112	
35	IX	Aszódi u.		Aszódi utcai ltp	1890–es	302	környékbeli gyárak, raktárak
36	IX	Gyáli út 21–23.	Füleki u. 2–4.		1920–as	192	magánszemély
37	XXI	Kossuth L. u. 43–45.	Ady Endre út		1969	122	43. Számú Állami Építőipari Vállalat
38	XXI	Kossuth L. u. 51–61.	Templom u. 32–38.		1952–53	162	magyar állam
39	XXI	Kossuth L. u. 63.	Petz Ferenc u. 2/a		1952–54	28	Magyar Dolgozók Pártja
40	XXI	Kossuth L. u. 65.	Petz Ferenc u. 2/b–c		2000	70	OTP Ingatlan Rt.
41	XXI	II. Rákóczi F. út	Láng Kálmán		2002–2003	70	OTP Ingatlan Rt.+ Csepeli Önkormányzat
42	XXI	Pöltenberg u. 1			2000	22	OTP Ingatlan Rt.
43	XXI	Kapisztrán u. 4–8.			2000	20	OTP Ingatlan Rt.
44	XI	Prielle Kornélia u. 19.			2003	112	Sajó befektetési és Vállalkozási Rt.
45	XI	Hengermalom út 45–47.			1901	48	Hengermalom
46	XI	Temesvári u. 4–12.			1951	50	magyar állam
47	XI	Fehérvári út 148.			1945 után	38	
48	XI	Kondorosi u. 8–10.		Kondorosi úti ltp.	1922	89	Posztógyár
49	XX	Vágóhíd u. 18–26.		Posztógyári ltp.	1881	92	Posztógyár

** lakásszám*

8. ábra

A barnaöv telepei (2003. július)



Családi házak

A felmérés egyik váratlan eredményét a családi házak viszonylag gyakori előfordulása jelentette, hiszen ezt a lakástípust nem feltétlenül szokás az ipari területtel, vagy barnaövvel azonosítani. Ezért aztán némileg meglepő, hogy az általunk lehatárolt barnaövben 1404 családi ház található, összesen 1634 lakással, ami az övezet lakásállományának 11,2%-át jelenti. Az egynél több lakással rendelkező családi házak aránya viszonylag magas (8,1%), ami az építtetők szerényebb anyagi lehetőségével állhat összefüggésben.

A családi házak elterjedése a barnaövben kifejezetten a szocialista időszak sajátossága volt, legalábbis erre utal, hogy a családi házas lakások 61,5%-a 1945 és 1990 között épült. Ez, egybevetve a négy lakástípust, kiugróan magas arány. Viszonylag sok, számszerint 276 családi ház épült a rendszerváltozás óta, ami jelzés értékű a barnaöv potenciális újrahasznosítására nézve.

Az állomány korával magyarázható, hogy a családi házak állapota viszonylag kedvező. A felújított (ill. új), valamint jó állapotú lakások együttes részese-

dése eléri a 64%-ot, ami a négy vizsgált lakástípus közül messze a legmagasabb. Ugyanakkor csupán az állomány 11%-át találtuk felújításra érettnek.

Sorházak

A sorházak jelentik a barnaöv legkisebb lakásszegmensét. A 60 sorházas építményben összesen 690 lakást írtunk össze, ami a barnaöv lakásállományának 4,7%-át jelenti. Egy-egy sorházra tehát átlagosan 11,5 lakás jut. A sorházak körében legmagasabb az 1990 után épült lakások aránya (36,8%), ami jelzi, hogy ez a beépítési forma a rendszerváltozás után vált népszerűvé. Erre magyarázatul szolgálhat a sorházak fajlagosan alacsony tőke- és területigénye, valamint a lakások kis száma (s ezzel könnyebb értékesíthetősége) szemben a lakóparkokkal.

A sorházak körében egy másik, igen markáns csoportot jelentenek a II. világháború előtti építmények, melyek az állomány 42,5%-át teszik ki. A régi és új építésű sorházak között a külső megjelenés, valamint a lakók társadalmi státusza tekintetében markáns különbségek fedezhetők fel. Az új keletkezésű sorházak építészeti jegyek, minőség és árszínvonal tekintetében leginkább a kisebb lakóparkokhoz hasonlíthatók. A régi építésű sorházak, földszintes beépítésükkel, szoba-konyhás lakásaikkal leginkább a korabeli telepekhez, munkáskolóniákhoz idomulnak. Az építtetőik körében többségben vannak az iparvállalatok és az állam.

A sorházak állapot szerinti megoszlása is ezt a képet erősíti meg. Új (ill. felújított) állapotban van a sorházak 42,7%-a, s csupán egyetlen sorházat találtunk igazán lepusztult állapotban, 5 lakással.

Egyéb lakófunkció

A barnaövben a hagyományos lakófunkció mellett egyéb, a lakáshoz erősen köthető funkció is jelen van. Közülük külön csoportot képeznek az övezet ipari jellegéhez kapcsolódó munkásszállók, amelyből ötöt regisztráltunk. A közoktatás „kiszorulását" jelzi az övezetbe, hogy négy diákszálló mellett egy gyermekotthont is találtunk. Az időskorúak ellátását szolgálja az itt található három idősek otthona, ill. nyugdíjasház. Ugyancsak a szociális ellátó szférához kapcsolódik a két hajléktalanszálló és az átmeneti szálló is. Mindezek alapján elmondható, hogy a barnaövben az ideiglenes lakófunkció is nyomatékosan jelen van, több ezer embernek nyújtva hajlékot. Az intézmények többségét az állam és az önkormányzatok tartják fenn, s kifejezetten szociális célokat szolgálnak. Az épületállomány állapota ha nem is magas színvonalú, de a folyamatos karbantartás révén megfelel az elvárásoknak.

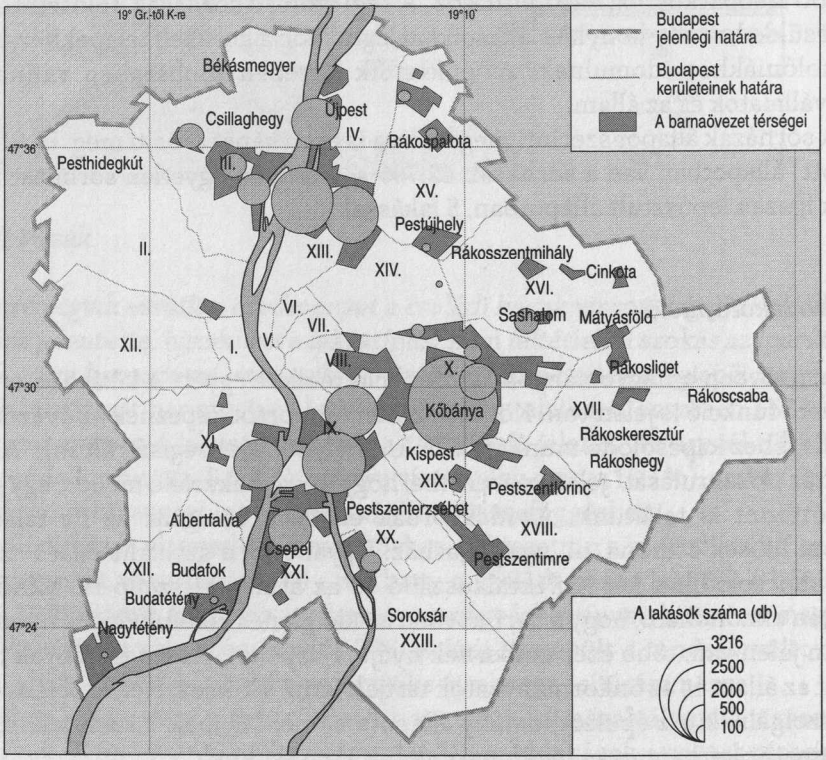
A lakásállomány térbeli megoszlásának jellemzői

A barnaöv nagyfokú földrajzi szórtsága ellenére a lakásállomány térbeli szempontból meglehetősen koncentrált. Öt területegység adja a barnaöv lakásainak 61%-át (9040 lakás). Az ezernél több lakást magukba foglaló területegységek elhelyezkedése a rozsdaöv térképén roppant szembetűnő, három nagy sűrűsödési góc vehető ki *(9. ábra)*. A legnagyobb számban, összesen 3216 lakást a 13-as területegységben, Kőbánya déli részén találunk. Emellett két nagy területi koncentrációban Angyalföldön (5, 6 területegység) és a Ferencvárosban (15, 16 területegység) találunk még együttesen háromezer körüli lakást. A térkép arról is árulkodik, hogy a legtöbb területegység csak 100-200 lakást foglal magába, de a legkisebbek még a 20 lakást sem érik el (20, 25 területegység).

A lakások típus szerinti megoszlása a beépítés jellegéhez igazodik. *(10. ábra)* A városperemhez közeli területegységekben (7, 8, 20, 23 területegység) a családi házas jelleg dominál, a zártbeépítésű övezethez kapcsolódó, vagy ah-

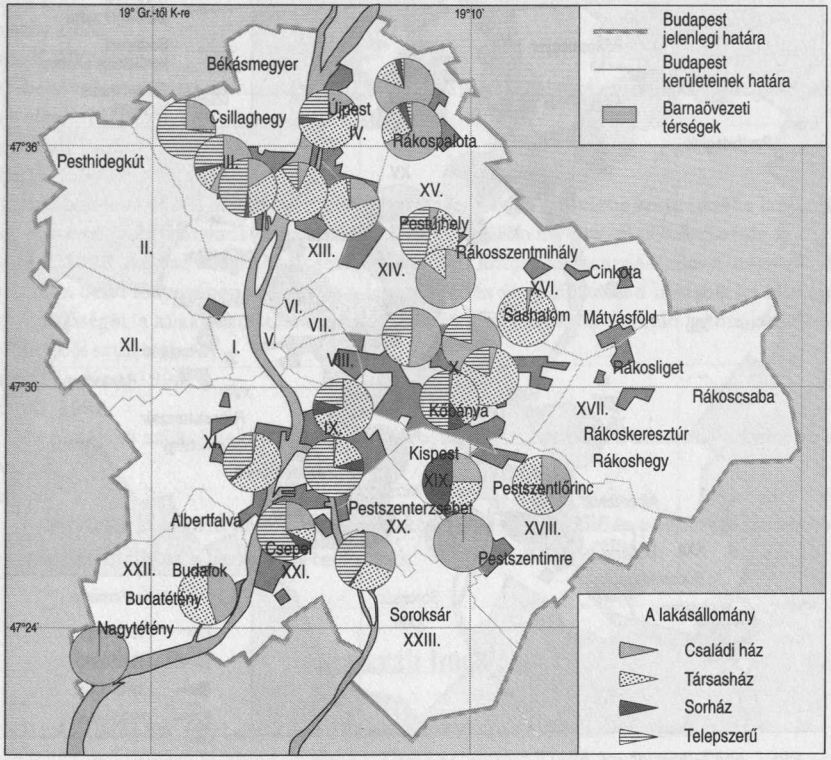
9. ábra

A barnaterületek lakásállománya (2003. július)



10. ábra

A barnaöv lakásállományának megoszlása a beépítés jellege szerint (2003. július)



hoz hasonló területegységekben (6, 15, 18 területegység) pedig a bérházak/társasházak vannak túlsúlyban. A kettő közötti övezet ad otthont a telepeknek (13, 14, 16, 17 területegység). A „rozsdalakások" elrendeződésben tehát jól kivehető a város egészét jellemző övezetesség.

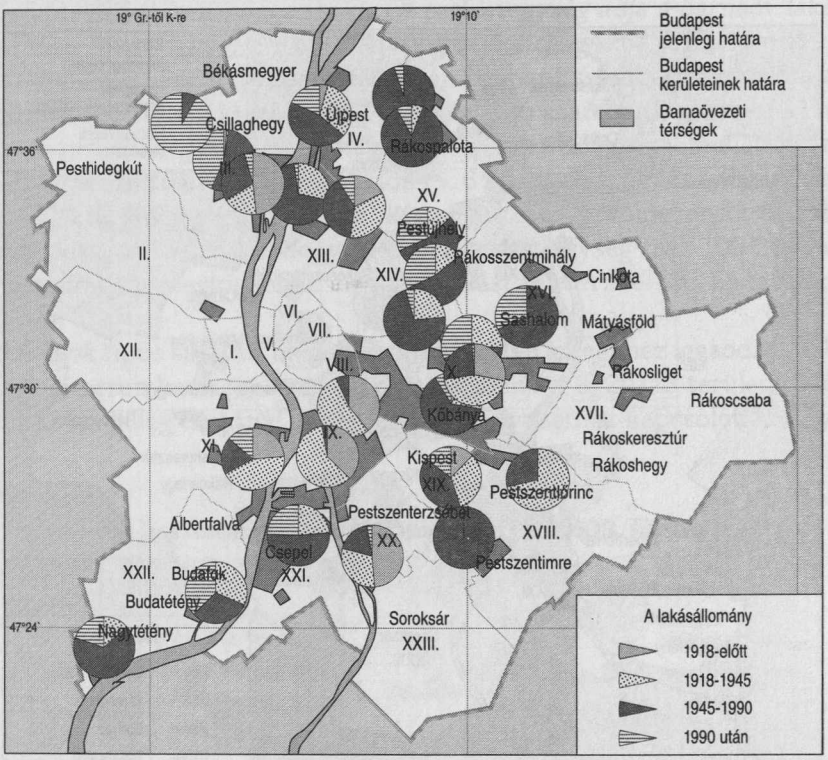
Hasonló térszerkezet tűnik elénk, ha megvizsgáljuk az egyes rozsdafoltok lakásállományának korösszetételét. A városközponthoz közeleső területegységekben a térképen világosabb tónussal (1918 előtti), ill. sötétebb tónussal (két világháború közötti) jelzett idősebb lakások vannak túlsúlyban, s a városperem felé haladva fiatalodik az állomány *(11. ábra)*.

Összegzés

A budapesti barnaöv eddig elsősorban az ipari szerkezetváltás, valamint a nyomában járó hanyatlás és funkcionális kiürülés kapcsán került a városkuta-

11. ábra

A barnaöv lakásállományának megoszlása építési idő szerint (2003. július)



tók figyelmének középpontjába. Pedig a barnaöv nemcsak vállalatoknak, hanem a lakosság egy nem elhanyagolható csoportjának is otthont nyújt. Tanulmányukban empirikus adatok segítségével számot adtunk a barnaövbe ékelődő lakófunkció mennyiségi és minőségi jellemzőiről, vizsgáltuk annak térszerkezetét, ill. a lakásállományban végbemenő változásokat. Ennek során megállapítottuk, hogy a barnaöv lakásállománya nem statikus, állandóan változásban van, s a kétségtelen hanyatlás mellett az utóbbi években már a megújulási folyamat első jelei is kivehetőek.

Ezt azért lényeges hangsúlyozni, mert Budapest városszövetébe egy olyan alulhasznosított övezet ékelődik, ami otthont adhat a következő évtized magán- és kommunális lakásfejlesztéseinek, ezzel is csökkentve a szuburbanizáció jelentette gondokat, fékezve a pazarló területfelhasználást, arányosabbá téve a népesség városon belüli eloszlását.

Jegyzetek

1 A tanulmány a T037316 és T042807 számú OTKA téma támogatásával készült.
2 Enyedi 1995.
3 Kovács 2001.
4 Beluszky 1999.
5 Vörös K. 1978.
6 1891-ben Budapest ipari munkásainak 71%-a már a 100 főnél többet foglalkoztató gyáripari üzemek alkalmazásában állt.
7 Locsmándi 1998.
8 Gyáni G. 1992.
9 Az időközben jelentősen megdrágult budapesti telkek miatt a főváros kommunális lakásépítéseinek egyre nagyobb hányadát koncentrálja a városhatáron kívülre (pl. Wekerle-telep).
10 Kovács Z. 1998: Az első világháború során bevezetett kötött lakásgazdálkodás a meglevő lakásállományon belül lényegében rögzítette a lakbéreket és megszüntette a lakásbérlet felmondásának lehetőségét, a kilakoltatást. A rendelet eredendően a fronton harcoló katonák családjainak védelméből született.
11 Csanádi-Ladányi 1992.
12 Gyáni G. 1992.
13 1932-ben már 18 szükséglakótelep állt a fővárosban, összesen 6400 alacsony komfortfokozatú lakással.
14 Egedy 2000.
15 A kevés kivételek közé tartoznak a Vizafogó lakótelep, a Kaszásdűlő és a Gyöngyösi úti lakótelep, amelyek kimondottan a barnaövbe települtek.

Felhasznált irodalom

Ambrus P.: *A Dzsumbuj. Egy telep élete.* Magvető Könyvkiadó, Budapest, 1988.

Beluszky P.: *Magyarország településföldrajza.* Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 1999.

Csanádi G.–Ladányi J.: *Budapest térbeni-társadalmi szerkezetének változásai.* Akadémiai Kiadó, Budapest, 1992.

Egedi T.: *A magyar lakótelepek helyzetének értékelése.* Földrajzi Értesítő. 49. 2000. 3–4. 265–283. old.

Enyedi GY.: *Városverseny, várospolitika, városmarketing.* Tér és Társadalom. 13. 1995. 75–88. old.

Gyáni G.: *Bérkaszárnya és nyomortelep.* Magvető Könyvkiadó, Budapest, 1992.

Kovács Z.: Lakásépítés és lakáspiac. In: Beluszky P.–Kovács Z. (szerk.) *Budapest Kézikönyve.* Magyarország Megyei Kézikönyvei 20. CEBA Kiadó, 1998. 206–213. old.

Kovács Z.: A marketing szerepe a terület- és településfejlesztésben. In: Beluszky P.– Kovács Z.–Olessák D. (szerk.) *A terület- és településfejlesztés kézikönyve.* CEBA Kiadó. Budapest, 2001. 144–149. old.

Locsmándi G.: Városépítés és településfejlesztés. In: Beluszky P.–Kovács Z. (szerk.) *Budapest Kézikönyve.* Magyarország Megyei Kézikönyvei 20. CEBA Kiadó, 1998. 82–98. old.

Vörös K.: A fővárostól a székesfővárosig 1873–1896. In: Vörös K. (szerk.) *Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig.* Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978. 321–524. old.

POLGÁR JUDIT

Ferencváros – kolóniák a rozsdaövezetben

Az Aszódi úti sorházas lakótelep és a Vágóhíd utcai kislakásos telep

Próbáljuk meg BKV-val! Induljunk a Deák térről. Mozgólépcső: M3 – Ferenciek tere – Kálvin tér – Ferenc körút – Klinikák – Nagyvárad tér. A felszínre érkezés után a Szent István Kórházat célozzuk meg, majd elhaladva a főbejárat előtt az első utcán jobbra fordulunk. A kétszáz méteres séta alatt a csak mérsékelten káros zaj- és benzingőzhatást magunk mögött hagyva megérkezünk a Vágóhíd utca 31–33 alá. Menetidő 22 perc. (Kényelmesek voltunk.) A földszint+tetőteres utcai homlokzat közepén tátongó árkád alatt valami szokatlan (vagy váratlan?) látványt pillantunk meg. Bátran beléphetünk, nem magánterület. Ez itt a Vágóhíd utcai kislakásos lakótelep. Összesen 104 lakás, benne mintegy 200 lakóval.

A Vágóhíd utca és a Lenkey utca mentén fekvő kb. 100 x 140 m-es, kerítésekkel teljesen körbezárt saroktelken 10, egyenként 8–8 lakásos, és egy 20 lakásos földszintes lakóépület áll. A bejárati épületben is van még négy lakás. A dimenziókkal van gond! Térben össze-, időben vissza. Erre még visszatérünk, de most fussunk neki a másik telepnek is.

A BKV bevált, az irány is ugyanaz. Indulás a Deák térről, de most két megállóval tovább megyünk. Az Ecseri úti állomás felszínén a 81-es buszt kell elkapni. A busszal teszünk előbb egy kört a József Attila lakótelepen – amennyiben elvétjük az irányt, márpedig helyismeret híján erre jó esélyünk van –, majd hirtelen fordulattal az Ecseri út menti iparterület keltené fel érdeklődésünket, ha nem fordulnánk rá máris a Gyáli útra, s nem suhannánk el a Merényi Gusztáv kórház előtt. A „városnézés" során a buszfordulóban megcsodálhatjuk a Ferencvárosi pályaudvar hátsó felét, s még nem is sejtjük, hogy tőlünk keletre és délkeletre közel VII. kerületnyi területet foglal el a rendező pályaudvar megszámlálhatatlanul sok sínpárja és a kapcsolódó iparterület. A forduló után újra elhaladunk a kórház előtt, majd jobbra fordulunk és fellélegezhetünk: mégis jó irányban jöttünk. A Füleki utcán át az Aszódi utcai végállomásig jutva már egészen bizonyosak lehetünk afelől, hogy valami „egzotikus" élményben lesz részünk. A napszaktól függően 20-30 perc alatt tesszük meg az 1000-1200 méteres távolságot. Jó átlaggal a Deák térről 35 perc alatt jutunk el, mondjuk az Aszódi és az Osztag utca kereszteződéséhez.

A hat, egyenként öt-hat földszintes sorházból álló tömbben összesen 470 lakás és 1150 lakó található. Ez itt hatszor a Vágóhíd utca lenne? Igen is, meg nem is. A lakásállomány és a beépítés hasonlósága tény. A mennyiség teszi a különbséget! Az apró, önmagába zárt Vágóhíd utcai telepnek van valami sajátos belső harmóniája, közösség-alakító atmoszférája. Az Aszódi úti telepről a harmónia semmiféle vonatkozásban nem jut eszünkbe. Ez persze már a szubjektív megítélés kategóriája.

A város sokszínű és bonyolult struktúráján belül a két kiválasztott lakótelep közös specifikumai:

- az építés ideje,
- a beépítés, a térképzés módja,
- a lakásállomány minősége,
- a városszerkezeten belüli elhelyezkedés hasonlósága.

Az Aszódi úti lakótelep szociológiai és építészeti-városrendezési vizsgálata 1995–1996-ban, a Vágóhíd utcai kislakásos lakótelep vizsgálata 2001-ben zajlott. A megbízó mindkét esetben a Ferencvárosi Önkormányzat volt, és a megbízás a készülő rendezési tervhez kapcsolódott. A vizsgálatok idején, mind az Aszódi úton, mind a Vágóhíd utcában az önkormányzati tulajdonban állt a teljes lakásállomány. A feladat végső soron éppen erről szólt: mi legyen az önkormányzat tulajdonosi stratégiája ezeken a területeken? Milyen beavatkozásokat igényelnek a műszaki állapotok, és milyeneket a társadalmi elvárások? Hogyan lehet a rövid és a hosszú távú érdekek, a lokális és a kerületi-fővárosi elvárások között egyensúlyozni? Melyek az önkormányzat és melyek a bérlők anyagi érdekei, és melyek a felek erkölcsi érdekei? Röviden: eladja-e az önkormányzat, illetve megvegyék-e a bérlők ezeket a lakásokat?

Összetett kérdésre összetett választ illik adni. A rendezési tervek elkészítésével megbízott M-Teampannon Építész és Mérnöki Iroda az Üzenet Kft.-t kérte fel a szociológiai felmérések elkészítésére. A városrendező és szociológus team közösen alakította ki stratégiai javaslatait, és közösen dolgozta ki az ennek megfelelő döntési alternatívákat és intézkedési javaslatokat az önkormányzat számára *(1. táblázat)*.

Történelem – szociológia – relativitás

A századfordulós Budapest kiépülése során a Ferencvárosnak két különböző karakterű területe alakult ki. A Nagykörúton belül eső rész városias, sűrű, középmagas, tömbszerű beépítésű. A Nagykörúton kívül eső területet az éppen kialakuló gyárak foglalják el, alacsony beépítésű, szétterülő telepeikkel. A gyártelepek között elszigetelt munkáslakótelepek alakultak ki. Ezek többnyire sűrű, földszintes beépítésűek, falusias jellegűek, lakói szegények. A tele-

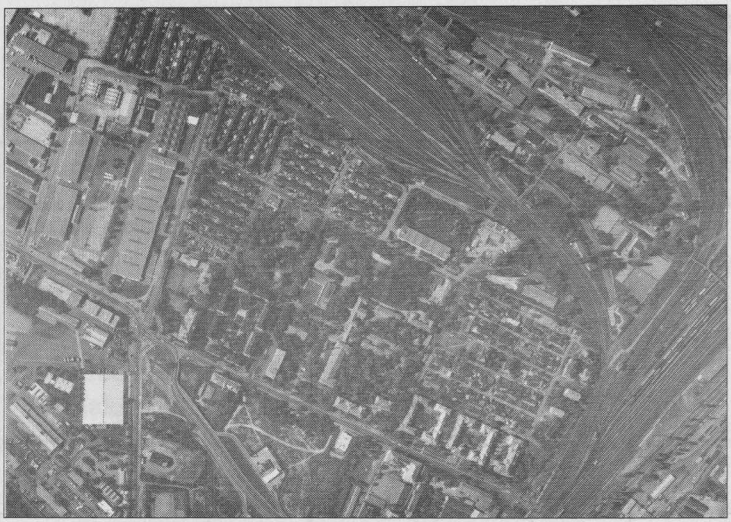
1. táblázat

A döntési alternatívákat és az intézkedési javaslatokat megalapozó vizsgálatok szempontrendszere

	Szociológia	Építészet – Városrendezés
1. Állapotfelmérés	ott élő népesség – társadalmi – demográfiai – gazdasági összetétele ott élő népesség – lakóhelyével kapcsolatos attitűdje – szándékai – elvárásai	– építmények műszaki állapota – lakásállomány minősége – a lakóterület térszerkezeti beágyazottsága – ingatlanpiaci megítélés
2. Folyamatelemzés	– a telepi társadalom átalakulása – a társadalmi környezet változása – bérlők érdekei	– a lakásállomány és az épületek amortizálódása – önkormányzati gazdálkodás és lakáspolitika
	– önkormányzat tulajdonosi érdekei – lakások és telkek piaci értékének változása	
	– bérlők eszközrendszere	– önkormányzat eszközrendszere
3. Jövőképek, döntési alternatívák – építészeti-városrendezési; – gazdaságossági; – társadalmiszempontok alapján	A. Privatizáció (eladás bérlőknek) B. Tulajdonviszonyok változatlanok C. Értékesítés befektetőknek előnyök–hátrányok	
4. Intézkedési javaslatok		

pek között szép számmal alakultak ki nyomortelepek. A két háború közötti időszak legismertebb nyomortelepei a városrészben: a Mária Valéria telep, a Zita telep, az ún. Kiserdei nyomortelep.

A Mária Valéria telepet (csakúgy mint a Zita telepet) az 1915-ben szükségkórház céljára épített barakképületek – szoba-konyhás lakásokká – átalakításával hozták létre az I. világháború után. Az egyre nagyobb lakásínség miatt a harmincas években ezeket a lakásokat egysejtű lakrészekké alakították, megduplázva ezzel a lakások számát. A megosztáskor a víz a konyha-helyiségekben maradt, és a róla leválasztott szoba közmű nélkülivé vált. A telepen a barakkok végén volt a vízvételi lehetőség és három illemhely, amelyet 20 család,

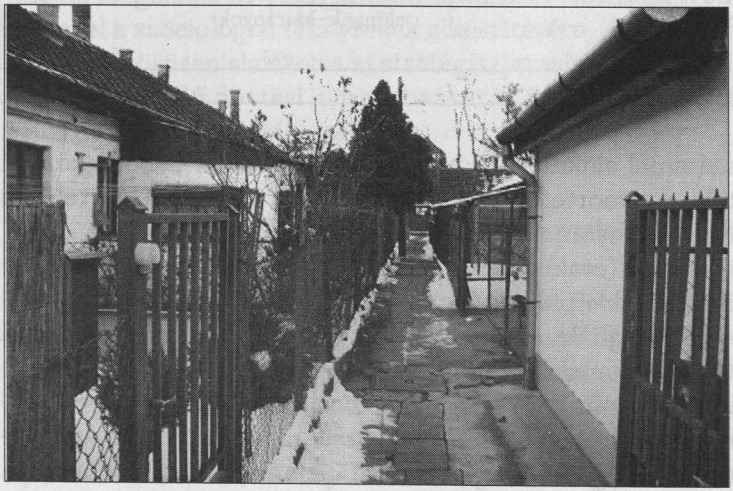


1. kép
Az Aszódi úti sorházas lakótelep (légi felvétel)

mintegy 80 ember használt. A járványfészeknek, a főváros szégyenének bélyegzett 91 barakkból – 816 egysejtű lakásból – álló telepet csak 1957-ben számolták fel. (Helyén épült fel a József Attila lakótelep.)

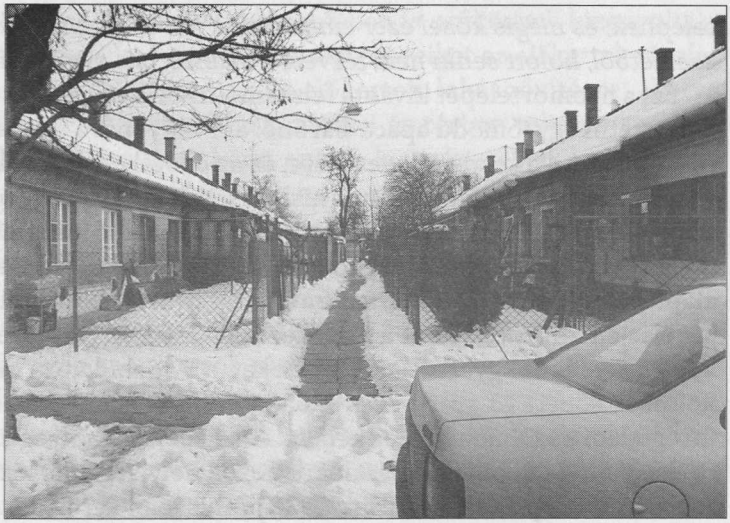
A Zita telepet (az FTC pálya szomszédságában) már 1936-ban lebontották. A lebontott lakások pótlására és a Mária-Valéria telep egyre növekvő zsúfoltságának enyhítésére kezdték el az Aszódi út – Füleki utcai munkáslakások építését. 1941 júniusában 250 előszoba-szoba-konyha-éléskamra-WC helyiségekből álló 36–38 m^2-es lakást adtak át. További 220-at pedig 1942 májusában.

A Kiserdő telepen (ínségtelepnek is nevezték) még a Mária-Valéria telepnél is nyomorúságosabb viszonyok uralkodtak. Ez a telep spontán módon jött létre. Az I. világháború után kivágott ferencvárosi Kiserdő helyén valóságos bá-



2. kép
Az Aszódi úti lakótelep

3. kép
Az Aszódi úti lakótelep



dogváros alakult ki. *„A Ferencvárosi pályaudvartól délre, hepehupás, sűrű bokroktól borított területen, rendezetlenül, több mint háromszáz kisebb-nagyobb rozoga, fából, vályogból, kukorica- vagy napraforgószárból sárral tapasztott, kátránnyal, vagy bádogdarabokkal fedett összetákolt építmény állt víz-, villanyvilágítás és csatornázás nélkül. A telep szélén mindössze egy közkút volt."*[1] Ugyanerről a Népszava 1930. évi július 20-i számában, *Nyári hangulat a ferencvárosi négerfaluban* című riport olvasható: *„Bizony falu ez. Vagy ötven lépésnyire megy az ember a ferencvárosi pályaudvartól és már ott is van. (...) Körül mindenütt sárkunyhók, kisebbek, nagyobbak, alacsonyabbak, fantasztikus külsejűek, rongy, szemét és meztelen gyerekek egy csoportban, néhol egy-egy malac vagy kacsa. (...) utcája nincsen, se villanya, se vízvezetéke a*

4. kép
Az Aszódi úti lakótelep

telepnek, és mégis közel ezer ember lakik itt. Csak kinőtt a telep a homokból, szemétből, holott senki nem tervezte, alakította a nyomorúság ... „

Ezt a nyomortelepet kívánta felszámolni és lakóit egészségesebb lakásokba költöztetni egy jómódú apáca-bárónő, aki vagyonát a szegények megsegítésére áldozta. Az ő kezdeményezésére, és az ő jótékonykodásából épült fel a Kiserdei ínségtelepet felváltó ún. kislakásos lakótelep a Vágóhíd utca 31–33. szám alatt, egy hajdani bolgárkertészet helyén. Az ínségtelepen élő sokgyermekes nagycsaládok részére épültek a gyakorlatilag teljesen egyforma, 28 m^2 alapterületű szoba-konyha-kamra-WC helyiségekből álló lakások. 1938. május elsején költöztették át a kiserdei telep kiválasztott „szerencséseit", leginkább a kis- és sokgyermekes családokat, a Vágóhíd utcai kislakásokba. Az átköltözők között 13 gyermekes család is volt! A 28 m^2 mégis megváltás volt az ínségtelepi körülményekhez képest. A lakások szűkösségét némileg enyhítette, hogy a telepi közösség számára közös helyiségek is kialakításra kerültek. A Kiserdő telep felszámolására 1938 júniusában került sor.

A nyomortelepek komfort nélküli, egészségtelen „lakásaihoz" és leírhatatlan környezeti állapotához képest az Aszódi úti és a Vágóhíd utcai telep is jelentős javulást hozott az odaköltözők életkörülményeiben. A 60-65 évvel ezelőtt átélt pozitív változás jelentőségét mára teljesen elhomályosította a lakások és a lakóhely iránt támasztott társadalmi követelmények folytonos emelkedése, a fővárosi lakásállomány összességének minőségi korszerűsödése és mennyiségi gyarapodása. Mára már ezek a telepek is a fővárosi lakásállomány legalsó szintjére kerültek, igaz, építésük idején sem tartoztak a magas presztízsű lakókörnyezetek közé. A nyomortelepek megszűntek, az őket felváltó kislakásos kolóniák a múltat idézve nyúlnak át a jelenbe. Kérdés, hogy jelenük és majdani jövőjük hogyan alakul.

A kolóniák elhelyezkedése a városi szövetben lakóik társadalmi elhelyezkedésének térbeli megfelelője. A barnaövezet lakóértéke éppoly távol van a Duna-part, a belváros, vagy a villanegyedek lakóértékétől, mint a társadalmi hierarchia felsőbb és legalsó szintjei.

Aszódi úti sorházas lakótelep

A telep mai állapota

Ami első pillantásra szembe tűnik, az a telep zsúfoltsága. Az egy-egy tömböt alkotó 5-6 sorház között csupán gyalogosan használható közök, ösvények húzódnak. A parányi előkertek sora az ösvény két oldalán fekszik. Az előkertek mérete egy nagyobb terasz méretének felel meg. Az előkerteken át lehet megközelíteni az eredetileg szoba-konyha-kamra-WC-s 37-38 m^2-es lakásokat,

melyek már az első használatba vétel pillanatában is szűkösnek bizonyultak. A lakók pótlólagos alapterület- illetve helyiségigényeiket az előkertek részleges beépítésével tudták kielégíteni. Az előkertek lakásbővítésre, illetve tárolóhelyiségként történő hasznosítása, időben és térben teljesen spontán módon ment végbe. A telep mai képe ennek következtében kaotikusnak mondható. A különféle sufnik, toldalékok rendezetlen tömege igen rossz benyomást kelt. A zsúfoltság, rendezetlenség, elhanyagoltság a felgyorsuló lepusztulás rémét vetíti elénk. Emiatt az itteni lakások ingatlanpiaci értéke töredéke a hasonló méretű és adottságú, de rendezettebb, kulturáltabb környezetben fekvő más lakásokénak. A telepről kapott kedvezőtlen összkép az alaposabb megfigyelés nyomán sok részlettel gazdagodik. Itt mindenki ismeri egymást. A tömeget nem ismeretlen arcok sokasága, hanem csupa néven nevezhető ember alkotja. Sokan vannak, elveszik egymástól a teret, de legalább ismerik egymást. Egy kicsit olyan ez, mint egy körfolyosós bérház és egy kis falu keresztezése. A privát szféra terei rendkívül szűkösek, a testi közelség szoros, a szomszédság mindent lát, de ez inkább zavaró tényező, semmint biztonságot jelentő kontroll.

Az eredetileg homogén társadalmi összetételű népesség (konszolidált, kispolgárias munkásréteg) számára épített „kertvárosi" jellegű kolónia mai népessége meglehetősen vegyes összetételű. A lecsúszás jelei a telep egészén érzékelhetők. A cigányság elesettebb rétegei és más alacsony egzisztenciájú családok beköltözése, a lét- és közbiztonság jelentős romlása, a környezet elhanyagolt állapota a nagyvárosi slumosodás biztos jelei. A telepen régóta lakók nosztalgiával emlegetik az „aranykorként" számon tartott 1960-as, '70-es éveket. Ekkor az itt élők még a „helyükön" voltak. A barakkszerű sorházas telep presztízse akkor sem volt magas, de az apró saját kert, a csendes, nyugodt környezet, a jó levegő, és a telepiek között kialakult személyes kapcsolatok megszépítették és ellensúlyozták a szűkös lakótér okozta kellemetlenségeket. Az 1980-as évek közepétől megkezdődött, majd a '90-es években felgyorsult a telep „felhígulása". A vizsgálatot (1995–96) megelőző tíz évben költözött a telepre a lakók több mint egyharmada (36%), ezen belül 1990–95 között 25% volt az új beköltözők aránya. (Ezzel szemben 1950 és 1980 között, ötévenként mindössze 4-6%-a cserélődött a telep lakosságának!)

A '90-es évek első felének új lakóit nagyobb részben az önkormányzat által beköltöztetett ún. „problémás családok" alkották. (GYIVI-sek, nagy létszámú, sokgyermekes családokból kikerülő fiatal házasok, szanálás során kiköltöztetettek, egyszóval azok, akiket máshol nem szívesen fogadnak.)

A beindult slumosodás önmagát gerjesztő folyamat. Beavatkozás hiányában a gettósodás fenyegeti az Aszódi úti telepet – állapította meg az akkori vizsgálat.

A telepen élők társadalmi, demográfiai és gazdasági jellemzői

A kormegoszlás kiegyensúlyozottnak mondható, a sok egyszemélyes háztartás ellenére, összességében a telep társadalma nem nevezhető elöregedőnek. Sokkal inkább a csonka, vagy az atipikus családszerkezet utal az átlagostól eltérő társadalmi összetételre.

A telep lakosságának iskolai végzettség szerinti megoszlása kedvezőtlenebb a fővárosi átlagnál. A legnépesebb kategória a nyolc általánost végzetteké. Az összes megkérdezett több mint egyharmada legfeljebb 8 általánost végzett. A középfokú végzettségűek között a szakmunkásképzőt végzettek vannak túlsúlyban, akadnak azonban felsőfokú végzettséggel rendelkezők is az itt élők között. Szembetűnő az inaktív keresők és a munkanélküliek magas száma. Sok a leszázalékolt, valamint a gyesen, gyeden lévő aktív korú. A társadalmi összetételben mutatkozó kedvezőtlen jelek a megindult slumosodás öngerjesztő perspektíváját vetítik előre.

A lakosság anyagi helyzetére, indirekt módon, a háztartások felszereltségéből következtethetünk. A felvett adatok alapján megállapítható, hogy a telepi háztartások tartós fogyasztási cikkekkel való ellátottsága lényegesen gyengébb a fővárosi átlagnál.

A telepen élők jelentős hányada erősen kötődik lakóhelyéhez, annak közismert hátrányaival együtt. Ezt a kötődést magyarázza a telep hosszú időn át ténylegesen létező zárt, belterjes világa, amelyet az idők múlásával rokoni kapcsolatok, ideszülető és itt felnövő generációk tartottak össze. A telep lakosságának, a közelmúltban tapasztalható „felhígulása" ellenére, közel 40%-a említette, hogy rokonai élnek a telepen, illetve 28%-uk közölte, hogy a telepen belül költözött át jelenlegi lakásába.

A telepiek véleménye saját lakóhelyükről összességében kevésbé kritikus, mint azt egy kívülálló gondolná. Az igények erősen igazodnak a lehetőségekhez. Nem tapasztalható elemi erejű elégedetlenség, nem fogalmazódnak meg irreális elvárások. *„Legyen egy kicsit jobb!"* – kívánják, és ez nem lehetetlen.

A megkérdezettek 75%-a nyilatkozott úgy, hogy megvenné lakását, 10% bizonytalan és 15% nem óhajtja megvenni. Elköltözési szándéka 10%-nak van, 9% bizonytalan, tehát az itt élők 81%-a nem gondol elköltözésre.

Jelenlegi lakásukkal kapcsolatos terveikről, beruházási szándékaikról nyilatkozva a megkérdezettek 52%-a állította, hogy valamiféle bővítési, komfortosítási elképzeléseket kíván megvalósítani. A bővítési törekvéseket legerőteljesebben a családfő kora és az együtt élők száma befolyásolja.

Városrendezési és építészeti vizsgálatok eredménye

Az Aszódi úti lakótelep a Ferencvárosban, a Nagykörúttól kifelé eső részen fekszik. Jellegzetes zárványterület. Nyugat felől a Ferencvárosi pályaudvar tehervágányai és hangvédő betonkerítése, északon a Merényi Kórház kerítésfala és a kórház tömbjén belül épült rendelő, valamint a hatvanas években épült 400 fős MÁV munkásszálló, keleten két iskola, azon túl ipartelepek sokasága határolja. A lakóteleptől délre az 1960-as, 1970-es években beépített iparterület helyezkedik el. Ennek a lakótelephez közel fekvő sávját az 1990-es évek első felében kereskedelmi és szolgáltató vállalkozásokká alakították át. A lakóterület igen beszorított és elszigetelt, egyedül az Ecseri úttal kapcsolódik további lakó- és közintézményi területekhez.

A sűrűn beépített, falak közé szorított lakóterületen zöldfelület-bővítésre nincs lehetőség épületbontás, vagy a lakóházak és a vasúti sínek közé beékelődött FIMŰV terület felszámolása nélkül.

A környező ipartelepek magas zaj- és légszennyező hatású forgalma a telepen keresztül, az Ecseri úton zajlik.

A térszerkezeti elhelyezkedés következménye az is, hogy a teherpályaudvar közelsége ide vonzza a környező szegénynegyedek lumpen elemeit, a kietlen pályaudvari beton zajvédő fal melletti terület pedig szemétlerakóhellyé vált. A terület lakóértékét a kialakult közegészségügyi és közbiztonsági viszonyok egyaránt csökkentik.

A terület elszigeteltsége a lakótelep közintézményekkel, üzletekkel való ellátottságát is hátrányosan érinti. A 81-es busszal ugyan viszonylag hamar elérhető a József Attila lakótelep, illetve a metró, de a telep lakosságának 25%-át kitevő idős nyugdíjas népesség nem jár a városba, és nem szívesen közlekedik autóbusszal. Az egyetlen ABC és egy zöldséges üzlet – monopolhelyzete folytán – igen magas árakkal működik.

Ugyanakkor a terület elzártsága következtében a lakótelep belseje mentes az átmenő forgalomtól.

A földszintes, pincézetlen, magastetős sorházakban egymásba kapcsolódó L-alakú típuslakások találhatók. A lakások az épületek két hosszanti oldaláról nyílnak, és a lakások bejárata előtt a lakók kb. 30-40 m^2-es előkertet kerítettek le. A lakások ablakai mindkét irányba nyílnak, ami azt eredményezi, hogy a lakások egyik helyiségének (konyha vagy lakószoba) ablaka a szomszéd kertjére nyílik. Több esetben ennek súlyos következménye, egy-egy, közvetlenül az ablak elé épített bódé. A kétoldali elrendezésből következik, hogy a lakások felének lakószobája kedvezőtlenül tájolt, valamint, hogy az épületek mindkét oldalán toldalékok, sufnik, egyéb melléképületek sora található. Az ilyen tömegben előforduló sufni-sokaság azt jelzi, hogy a lakások igen kis mérete miatt létjogosultsága van a melléképítményeknek.

Az épületek egymáshoz nagyon közel épültek. A lakások előtti előkertekbe épített toldalékok és melléképületek a zsúfoltságot tovább fokozzák. A szemben lévő kerítések és/vagy melléképületek között mindössze 1–1,5 méter széles ösvény szolgál a lakások megközelítésére.

Mi lesz veled, Aszódi út?

Az 1/a jelű épület (a Réce utca mentén) 11 évvel később, 1952-ben épült. Ez az épület az 1990-es évek első felében tetőtér-beépítésre alkalmas új tetőt kapott. A régi tetőt lebontották, a térdfalakat megemelték, és új tetőszerkezetet építettek. Az építkezést az önkormányzat költségére és irányításával végezték. A lakótér befejezését a lakóknak maguknak kellett befejezniük. (A vizsgálat idején még csak egy lakás készült el.) Fontos tudni, hogy ez az egy épület szilárd födémmel készült, így azt nem kellett kicserélni. Az önkormányzat által megvalósított és finanszírozott tetőtér-beépítési lehetőség heves reakciókat váltott ki a telep lakossága körében. A kis lakásokban szűkösen élő családok bizakodni kezdtek abban, hogy lakásaik alapterületét tetőtér-beépítéssel majd ők is megnövelhetik, illetve elvárták volna az önkormányzattól, hogy számukra is tegye lehetővé lakáskörülményeik javítását. Az önkormányzat nehéz helyzetbe került. Nyilvánvaló volt, hogy önkormányzati költségvetésből a további 29 épület tetőszerkezetét nem lehet felújítani, illetve beépítésre alkalmassá tenni. Mentő ötletként a lakások privatizálása vetődött fel. Az önkormányzat megszabadulhat tulajdonosi kötelezettségeitől, és még némi bevételre is szert tesz a lakások értékesítésével. A rendezési terv és a hozzá kapcsolódó szociológiai vizsgálat központi kérdése éppen ez lett. Mi legyen a lakások és a lakók sorsa, milyen legyen az Aszódi úti sorházas lakótelep jövője?

Az építészeti-műszaki vizsgálat rövid úton megállapította, hogy az épületek fafödémmel készültek, amely a tetőtér beépítési elképzeléseket ebben az esetben gyakorlatilag lehetetlenné teszi. A kis alapterületű, rossz alaprajzú, építészetileg meglehetősen silány minőségű lakásoknak a tetőtér felé való bővítése irreális költségekkel oldható meg. A beépítés költsége nagyságrendileg lenne nagyobb, mint az általa elérhető értéknövekedés. Ez a megoldás tehát sem az önkormányzat, sem – tulajdonosváltás esetén – a bent lakók számára nem ajánlható. A lakossági nyomás azonban nagy, az önkormányzatnak meg nem érdeke a „problémás" lakásállomány megtartása, így a privatizáció szinte nem is kérdés. A kérdés sokkal inkább az, hogy a privatizáció milyen feltételekkel valósuljon meg. A cél a beindult társadalmi és környezeti degradálódás lassítása, megállítása, illetve pozitív változások elősegítése a lakótelepen.

Miután a társadalmi folyamatokba direkt eszközökkel nem lehet beavatkozni, a környezet alakításával kell olyan eredményeket elérni, amelyek pozitív hatást gyakorolnak a lakótelepen élők szociális összetételének alakulására.

A gettósodást megállíthatja, ha a magántulajdon védelme kialakul és felerősödik a szomszédság körében, illetve, ha a környezet rendezettsége láthatóan javulni kezd.

A probléma kezelésére, illetve megoldására kínált javaslat roppant egyszerűen megfogalmazható: a privatizáció feltételeül kell szabni, hogy a sufni- és toldalékállomány kijelölt része elbontásra kerüljön, illetve típusterveket kell biztosítani az esetleges bővítmények kialakításához. Továbbá preferálni kell a lakások összevonását (szintén típustervekkel), miáltal a lakásszám csökkentését, illetve a laksűrűség enyhülését lehet elősegíteni Jelentős javulást hozhat ezen kívül a közterületek rendezése, különösen a MÁV-kerítés melletti FIMŰV-telep felszámolása, és helyén zöldfelület kialakítása.

Mi a történet vége?

Az önkormányzat elfogadta a javaslatokat, megrendelte a típusterveket, és hozzálátott a privatizáció előkészítéséhez. A folyamat beindult, a lakások kétharmada azóta értékesítésre került.

A privatizáció feltételeül szabott sufni-, melléképület- és toldalékbontás többé-kevésbé teljesült, teljesül. A 6 évvel később (2002 december–2003 január) elvégzett vizsgálat megállapította, hogy a melléképületek, toldalékok jelentős részét ténylegesen lebontották, átépítették, mivel – javaslatunk alapján – a lakások megvásárlásának ez előírt feltétele volt. A tetőteres épületben beépültek a tetőterek, de az építkezések maradványai még sok előkertben ott éktelenkednek. Megjelentek az igényes bővítményekkel felújított, rendezett előkertes lakások is, főleg az épületvégeken. Vannak tehát pozitív jelei a tulajdonviszonyok változásának, de a telep összképe csak nagyon lassan változik. A slumosodást sikerült megállítani! Az önkormányzat kiépíttette az új víz- és gázhálózatot, valamint számottevő közterület fejlesztést is végrehajtott. A környezet érzékelhető javulását eredményezte pl. a MÁV-kerítés melletti terület kitakarítása, és a felszabadított területen három új épületben összesen 30 garázs elhelyezése. További terve az önkormányzatnak, hogy pályázati források igénybevételével oldja meg az Aszódi út kiváltását, illetve az Ecseri út tehermentesítését, valamint az eddigi tilalmak helyett pozitív minták kialakításával és ösztönzésével kívánja a közterületeket, a kerítéseket és az előkerteket rendezetté tenni. A csatorna-hálózat felújításának nemcsak anyagi akadálya van, de rendkívül megnehezíti a dolgot, hogy a csatorna telkeken belül, sok helyen a toldalékok alatt van elvezetve. Ezt a problémát csak akkor tudják megoldani, ha sikerül pályázati úton pénzt nyerni.

Az Aszódi úti lakótelep előreláthatólag még sokáig fennmarad, mivel mennyiségi és minőségi paraméterei alapján valós igényeket elégít ki a fővárosi lakásállományon belül. Az önkormányzat támogatása mellett az immár tu-

lajdonossá vált lakók egymás közötti érdekérvényesítő-képességén és anyagi lehetőségein múlik az épületek és a környezet minőségének alakulása.

Vágóhíd utcai kislakásos lakótelep

A telep története

A telepet, mint már említettük, 1938-ra építették fel egy volt bolgárkertészet helyén, egyházi jótékonysági akció keretei között. A telep lakásaiban a közeli, ún. kiserdei ínségtelep lakóit helyezték el. A teljesen egyforma, 28 m^2-es lakások apró mérete és az anyaghasználatában, valamint műszaki megoldásaiban meglehetősen takarékos kivitelezés ellenére, a telep egésze a maga idejében igényesnek mondható koncepció és tervezés alapján került megépítésre. A szociális telep kialakítása során három fő koncepcionális elem érvényesült:

- minden lakáshoz tartozik egy kizárólagos használatú előkert;
- minden lakás angolvécével felszerelt;
- közösségi tereket és helyiségeket alakítottak ki, és az építészeti elrendezés befelé forduló jellege biztosította a telepi közösség kialakulását és működését.

A megépítés során a telek jobb és bal oldalán egymás mögött sorakozó földszintes lakóházak elé valóban kiskertek kerültek, így a 100 lakásos telep 10, egyenként 8–8 lakást tartalmazó, kiskertekkel elválasztott épületegységből áll, valamint a 20 lakásos záró épületből, míg a központi közlekedő terület viszonylag tágas és széles. A közepén meghagyott közös területre hajdan fasor, pancsoló és homokozó medence került, ami nagyvonalú közösségi teret alkotott, és amelyet hátul a hosszú, 20 lakásos ház zár le. A bejárati közösségi épületben a telepi fiatalok szabadidejének hasznos és kulturált eltöltését szolgáló táncterem és cserkészszoba, valamint a lányok-asszonyok képzését és foglalkoztatását szolgáló varrodahelyiség került kialakításra.

Nem kis számban élnek még a telepen olyanok, akik gyermekként az ínségtelepről kerültek ide, és azóta is itt élnek. Számukra a telep – a nyomorból való kiemelkedésen túl – a közösségi élet, az összetartozás élményét nyújtó együttélés színtere volt. A még itt élő őslakosok nosztalgiával emlékeznek vissza azokra az időkre, amikor hetente táncmulatságot rendeztek a „bálteremben", rendszeres foglalkozásokat tartottak a fiúk és a lányok számára kialakított szobákban, a lányok varrni tanultak, az anyák munkához jutottak a telepi varrodában.

A telep társadalmi értéke – keletkezésének történetéből adódóan – sohasem volt magas. A lakások mérete, a beépítettség sűrűsége következtében ez az alacsony presztízs konzerválódott. Az eredeti beköltözők számára termé-

szetesen felemelkedést jelentett, de megmásíthatatlanul a mindenkori konszolidált szegény rétegek lakóhelyének maradt meg.

A telep mai állapota

A telep a beköltözés idején sokkal zsúfoltabb volt, mint manapság. A 7-8, sőt 14 gyerekkel beköltöző családok létszáma fokozatosan leapadt. A gyerekek száma folyamatosan csökkent, az átlagéletkor pedig folyamatosan emelkedett. Mára többségbe kerültek az egyedül élő idős emberek, nyugdíjas házaspárok, illetve nyugdíjas szülő – felnőtt gyerek, vagy nyugdíjas nagyszülő – unoka típusú családok.

Az 1948 utáni államosítást követően a fenntartás és kezelés fokozatos romlása, a „gazdátlanság" állapota alakult ki. A szűkös keretből és sokszor szakszerűtlen végzett felújítások, hiányos karbantartás elősegítette, és felgyorsította az egyébként is alacsony nívójú épületek romlását. A közösségi terek és területek először a társadalmi berendezkedés átalakulásának megfelelően kaptak új tartalmat (pl. cserkészek helyett KIMSZ, KISZ), de a hetvenes évek közepéig még részlegesen betöltötték eredeti funkciójukat. Ezután lépésről lépésre „kiürültek", elvesztették közösségformáló szerepüket és elszakadtak a teleptől. A rendszerváltás óta a bejárati épület teljesen hátat fordított a telepnek, a benne működő alapítványi iskola és az élelmiszerüzlet csak az utca felé nyitott. A központi térség is lecsupaszodott, pusztán közlekedési és parkolási funkciót tölt be. A fürdőmedencét feltöltette a KÖJÁL, a homokozót kutyák és macskák használják gyerekek helyett.

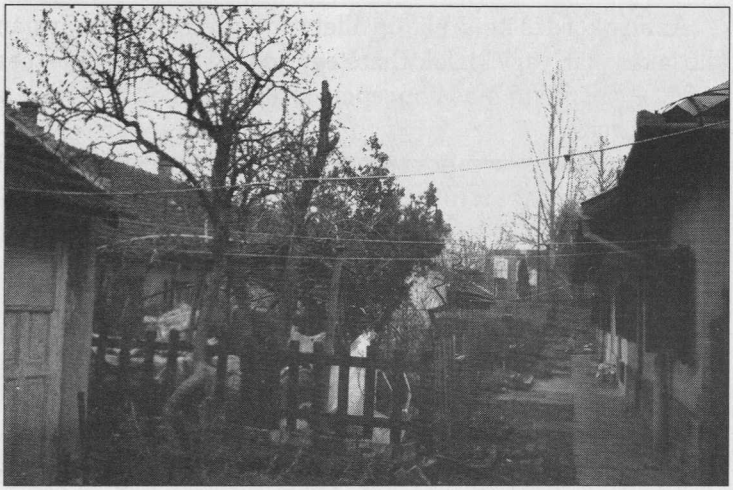
Az épületek közötti kiskertek állapota és hasznosítása vegyes képet mutat. Az összkép rendetlen, zűrzavaros. Itt nem a bódék és toldalékok csúfítják el reménytelenül a környezetet, hanem a kerítésrengeteg. A lakások előtti kertek egészen parányiak, s ezekre a legváltozatosabb színű, magasságú, és anyaghasználatú kerítések felállításával igyekeztek a bérlők kiterjeszteni privát szférájukat. Az előkertek hasznosítása és karbantartottsága is rendkívül változatos. Még az ápolt, dúsan zöldellő vagy virágzó kertdarabok esztétikai hatását is tönkreteszi a kerítésdzsungel látványa, és az ápolatlan részekkel való szomszédsága. Ha nem lennének a kerítések, még kellemes és esztétikus is lehetne a házak közötti keskeny, gondozott zöldsáv, de a valóság sajnos lesújtó. A házak közé, az előkerti sávba, valamikor a hatvanas években négyes egységekből álló „egyensufnik" kerültek, amelyek az amúgy is parányi előkertektől veszik el a teret, a bérlők felét hátrányos helyzetbe hozva ezzel. Az óvoda felőli sufnisor, a korábbi tüzelőtároló szerepét elveszítve, lomtárrá alakult és erőteljesen lepusztult.

A telep lakásállománya mára fizikailag és erkölcsileg egyaránt elavult. A lakások rendkívül kis mérete adottság, a bővítés és a komolyabb korszerűsítés

5. kép
A Vágóhíd utcai kislakásos telep
(légi felvétel)

6. kép
A Vágóhíd utcai lakótelep

7. kép
A Vágóhíd utcai lakótelep



épületfizikai és szerkezeti okok miatt korlátozott. A gondozatlanság és elhanyagoltság feltűnő jelei a progresszív lepusztulás beindulását jelzik. A privát szféra terei itt is szűkösek, a testi közelség egészen szoros, a szomszédság mindent lát, és a vékony falak miatt mindent hall. Itt mindenki ismeri egymást, de ez manapság már sokkal inkább zavaró tényező, semmint összetartozást jelentő védelem és kontroll.

A telep építése óta eltelt több mint 60 esztendő alatt sokat változott a város, a külső környezet, s ennek következtében a telep városon belüli elhelyezkedése. A telep közel került a város központjához, miáltal ingatlanpiaci pozíciója nagymértékben javult. Eközben jelentősen fejlődött és átalakult a lakáskultúra, és az általános igényszint, vagyis a telepi lakások egyértelműen leértékelődtek. Az eredetileg közösségi funkciókat betöltő terek, mint már említettük, kikerültek a telepi lakosok használatából. Az angolvécé ma már elemi követelmény, a fürdőszoba hiánya viszont súlyos értékcsökkentő tényező. Egyedül a kis előkertek őrizték meg, sőt talán növelték is a telepi lakások használati és erkölcsi érékét. Ezen kívül még a telep építészeti elrendezése bizonyult időtálló elképzelésnek, amennyiben a telep zártságát hangsúlyozó kialakítással hozzájárult a telepi társadalom viszonylagos homogenitásának, és ezáltal kiegyensúlyozottsága megőrzéséhez hosszú évtizedeken keresztül.

Az épületekben mára bekövetkezett fizikai romlás, illetve az ennek alapján prognosztizálható felgyorsuló lepusztulás a telep jövőjével kapcsolatos alternatívák végiggondolására késztet. A lehetséges megoldások egyfelől építészeti-műszaki szempontok, másfelől társadalmi-szociológiai szempontok szerint mérlegelhetők. A két szempontrendszer együttesen alkotja a politikai és gazdasági értelemben is vállalható döntés megalapozását a tulajdonos önkormányzat számára.

Az alapkérdés itt is: eladni, illetve megvenni az önkormányzati tulajdonban álló lakásokat, vagy kialakítható egy hosszú távon – anyagi és erkölcsi értelemben is – vállalható más koncepció az épületek és a bennük lakók sorsát illetően?

Az érintettek szempontrendszerét megpróbáltuk táblázatos formába foglalva szemléletessé tenni.

A szociológiai vizsgálat összefoglalása

Összességében elmondható, hogy „az idő eljárt" a telep felett. A lakásokban azonban még most is laknak, és az itt lakókat – különösen a régóta itt élőket – érzelmi szálak fűzik lakóhelyükhöz.

A fizikai leromláson túl a telep erkölcsi avultságát több tényező is előidézte:

– a telepnek nincs gazdája, következésképpen gondozatlan, rendezetlen;

– a valaha volt közösségi terek más funkciót kaptak (iskola, bolt), vagy a gazdátlanság következtében felszámolták őket (gyermekmedence, homokozó);

– a telep társadalma elöregedett, atomizálódott.

A lakások mai használati értékét meghatározó negatív és pozitív tényezők:

Negatív	Pozitív
Kicsi, 28 m^2-es lakások	Földszintes épületek
Alacsony komfortfokozat	Kertkapcsolat
Silány anyaghasználat	Viszonylag védett, csendes, zárt környezet
Teljes fizikai elhasználódás	Alacsony bér, kis rezsi
Progresszív fizikai lepusztulás fenyegetése	A bérlők pozitív affinitása a környezethez
Épületfizikai katasztrófa-állapot	Még működnek bizonyos tradicionális eredetű kapcsolatok
Udvar és közös területek lepusztulása	Városon belüli kedvező fekvés

– *A telepi társadalom felhígulásának jelei:*

A telepi társadalom mindmáig szokatlanul nagy mértékben tudta megőrizni zártságát, hiszen az itt élő családfők 42%-ának esetében kimutatható az 1938-as eredeti beköltözőkkel való egyenes ági rokonság, illetőleg azonosság.

Ennek ellenére mégis a megkezdődött társadalmi felhígulás jeleiről beszélhetünk, hiszen az összes családfő (véletlenszerűen szintén!) 42%-a 10 éven belül költözött a telepre. A 10 éven belül ideköltözők között 5 lakásban vannak átköltöztetettek, akiket a kerületi önkormányzat helyezett ide a lebontás-

8. kép
A Vágóhíd utcai lakótelep

ra ítélt lakásokból. Számukra az átköltöztetés inkább lakáskörülményeik javulását eredményezte, a telep társadalmi kohéziója szempontjából azonban ez egy erősen gyengítő hatású csoport. A telep társadalmi egyensúlya szempontjából aggasztó jelenség az is, hogy relatíve nagy arányban jelentek meg ebben az időszakban olyan bérlők, akik az itteninél lényegesen jobb lakásból költöztek ide. (Az almintát alkotó háztartások 35%-a jobb, vagy inkább lényegesen jobb lakásban élt ideköltözése előtt.) Róluk elmondható, hogy a lefelé csúszó populációt jelentik a telepen belül. A tartalékait felélő stratégiát folytató családok (háztartások) perspektívája, legrosszabb esetben, maga a hajléktalanság. (A jelenlegi lakás esetleges értékesítése után legfeljebb csak Budapesttől távoli, lerobbant ingatlant lehet ennél is olcsóbban megszerezni.) Ennek veszélye pedig óriási, hiszen a beindult slumosodás önmagát gerjesztő folyamat, melynek következményeit a tapasztalatok szerint csak jelentős ráfordításokkal lehet megállítani. A roma családok aránya elenyésző, mindössze 5%. Mindemellett jelenleg nem nevezhető szociológiai értelemben slumnak a terület.

A telepen élők társadalmi és demográfiai jellemzői

A megkérdezett 74 háztartás 42%-a egyedülálló, egyszemélyes háztartás. További 37% két fős háztartás, vagyis a telepi lakások közül csak minden ötödikben lakik kettőnél több személy. Ez a lakások mérete alapján teljesen indokolt.

A 60 éven felüliek 27,5%-os aránya, szemben a 14 éven aluliak 11,3%-os arányával, a telepi társadalom elöregedéséről tanúskodik. Ez a jelenség is összefüggésbe hozható a lakások rendkívül kis méretével, hiszen azt bizonyítja, hogy a lakások adottságai csak az egy-két személyes háztartások számára fe-

lelnek meg. (Az idős megkérdezettek szerint számukra egyenesen ideális ez a földszintes, apró kertes, olcsó lakás!)

A telepen élők társadalmi összetételét a megkérdezettek iskolai végzettségével, foglalkozási összetételével, valamint generációk közötti mobilitásával, illetve egyéni életpályáik alakulásával jellemezhetjük. Összességében, a telep társadalmát alacsony végzettségű, kevéssé kvalifikált munkát végző, a munkaerőpiacon meglehetősen gyenge pozícióban lévő emberek alkotják. Sem a generációk közötti mobilitást, sem az egyéni életutak alakulását vizsgálva nem mutatható ki tényleges társadalmi emelkedés. A telep nemcsak fizikai értelemben tekinthető zárványnak, de a benne élők is megrekedtek a tisztes szegénységnek nevezhető szinten.

Az apák közel 40%-ának legfeljebb 8 általános iskolai végzettsége van, felsőfokú képzettségű apja mindössze 9 telepi lakosnak (6,3%) van.

Az iskolai végzettség szerinti összetétel nem javult jelentősen a leszármazottak, a mai felnőtt lakosok körében. Továbbra is magas a legfeljebb 8 általánost végzettek aránya (30%), és nagyon alacsony a felsőfokú végzettségűeké (6%). Az érettségizettek aránya azonban jelentősen emelkedett.

A munkanélküliség nem jellemző, a 18 éven felüliek 3,4%-a (4 fő) munkanélküli. *A* nyugdíjas családfők aránya igen magas, rokkant és özvegyi nyugdíjasokkal együtt közel *50%*. A felnőtt telepi lakosoknak alig 40%-a aktív kereső.

A lakások állapota és a bérlők ráfordításai

A lakások kétharmadában tapasztalható beázás, közel felében penészedés is – állítják a megkérdezettek. (Saját megfigyeléseink és felméréseink alapján ennél is nagyobb a valóságos arány.) A víz-, hő- és hangszigetelés nélkül épült házakban a lakók egy része heroikus küzdelmet folytat a falak állandó nedvesedése és penészedése ellen. Más részének vagy pénze, vagy igénye nincs a szinte folyamatosan szükséges karbantartásra. Alapvető problémát jelent, hogy a bérlők többsége a tulajdonos tudta, engedélye és bárminemű műszaki tervezés nélkül alakította ki azokat a technikai és vizes berendezéseket (fürdőszoba, mosogató, gáztűzhely, mosógép), melyek jelentős páraterheléssel rontják a szigeteléshiány miatti amúgy is súlyos helyzetet. A lakások a megváltozott felszereltség miatt épületfizikailag páracsapdaként működnek, amitől minden dohos, penészes. Az alkalmazott „népi kezelési mód", az állandó szellőztetés, a hideg hónapokban sajnos tovább rontja a helyzetet: a lehűlt falakra még több pára csapódik le.

A lakások 60%-ában öt éven belül volt festés, de a nedvesedés, penészedés általában fél éven belül átüt a frissen festett falakon. A törekvőbb lakók rendkívül leleményesek a hibák, hiányosságok kezelésére, eltüntetésére, vagy ép-

pen megoldására alkalmazott technikákban. Az esztétikai hibákat lambériázással, bútorokkal takarják, a nedvesedés ellen állandó szellőztetéssel, szellőztetési szisztémák kidolgozásával próbálnak küzdeni. Legváltozatosabban a fürdőhelyiség, fürdőalkalmatosság kialakításában nyilvánul meg a találékonyságuk (zuhanyzó, ülőkád, kád épített vagy mobil leválasztással, vagy leválasztás nélkül).

Megállapítható, hogy minden ötödik-hatodik lakás mindmáig híján van fürdőszobának. Még rosszabb a helyzet a használat, használhatóság szempontjából: minden negyedik lakás lakói lavórt használnak mosdáshoz-fürdéshez. A bérlők nem kis hányada (kb. 20%-a) jelentős ráfordítással újszerű, igényes, de műszakilag át nem gondolt felújítást valósított meg lakásában. Közel ekkora arányban vannak azonban azok is, akik elhanyagolt, lerobbant lakásban laknak. Az igényesebb belső felújítás és/vagy átalakítás költségét 800 ezer-1 millió Ft körüli összegben jelölték meg.

A lakás állapota, illetve a karbantartásra és a felújításra fordított anyagi áldozat mértéke sokat elárul a bérlők általános anyagi helyzetéről. A fent említett nagyságrendű összeget csak nagyon kevés háztartás volt képes lakására fordítani az elmúlt években. A háztartások felszereltsége is egyértelműen az itt lakók szűkös anyagi lehetőségeiről tanúskodik. Autó a megkérdezett 74 háztartásból mindössze 12-ben van. A kevés autó nagyobb része is régi, keleteurópai gyártmány. Telefon a lakások felében nincs! Telektulajdona 3 családnak van. Arra a kérdésre, hogy milyen beruházásuk, beszerzésük volt az elmúlt időszakban, közel 50%-ban felelték azt, hogy semmilyen. A belátható jövőben tervezett beruházási szándékok firtatásakor még többen nyilatkoztak úgy, hogy nem terveznek semmit.

Lakásfelújításra egyébként 29 háztartás (39,2%) költött, 30 válaszadó pedig tervezi, hogy a jövőben felújítást végez a lakásában. (Területnövelő beruházást 5 háztartásban fontolgatnak.) A lakás felújítására fordított összeg nagyságrendje jelentős különbségeket mutat: a falfestéshez szükséges anyagok megvásárlásától, a falakat, nyílászárókat, vezetékeket megújító komplett felújításig.

A kérdezés közben szerzett személyes tapasztalatok, és a válaszok feldolgozása alapján elmondható, hogy igen alacsony a telep lakóinak fizetőképessége.

A bérlők szándékai, tervei

Az erősen korlátozott fizetőképesség ismeretében mi várható a bérlőktől egy esetleges privatizálás esetén?

71,6% válaszolt határozott igennel arra a kérdésre, hogy jelenlegi állapotában megvenné-e a lakást, amelyben lakik. 15% mondott határozottan nemet, a többiek bizonytalanok. A megvenni szándékozók közel fele részletre venné,

negyede még nem tudja, hogyan fizetne. Mindössze 12% fizetné ki a vételárat egy összegben.

Kíváncsiak voltunk arra, hogy vajon mennyire vannak tisztában a lakások, illetve az épületek műszaki állapotával az esetleges vevők. A válaszokból egyértelműen kiderült, hogy a nagy többség egyáltalán nem ismeri a valóságos helyzetet, vagy csak részproblémákról van tudomása. Elmondható, hogy végeredményben nem is akarnak igazán tisztán látni, mert *úgy vélik, hogy a pillanatnyi, illetve rövid távú érdekeik (a helyben maradás biztonsága, vagy a tulajdonszerzésből „kihozható" anyagi haszon!) a megvásárlás mellett szólnak.*

Ezen a ponton érdemes egy kis kitérőt tenni. A Vágóhíd utcai kérdőíves interjúk tapasztalatai is alátámasztják azt az általánosnak mondható jelenséget, hogy a bérlakásban élők aggódnak, bizonytalanok lakhatási feltételeik jövőbeni alakulását illetően. Kétféle attitűd áll a bizonytalanság hátterében: 1. A lerobbant, rossz állapotú épületekben lakók – különösen az idős bérlők – félnek attól, hogy ki kell költözniük, és ki tudja milyen cserelakást kell majd elfogadniuk. 2. Amennyiben nem vásárolhatják meg lakásaikat, akkor hátrányos helyzetbe kerülnek mindazokhoz képest, akik rendkívül olcsón juthattak ingatlantulajdonhoz a tömeges lakásprivatizáció során. (Ehhez társul egy harmadik aggodalomra okot adó veszély, miszerint a lakott lakásokat is – kivéve a nyugdíjas bérlők esetét – értékesíthetik az önkormányzatok.) Talán a tömeges lakásprivatizáció hatására alakult ki olyan általános hangulat, amelynek következtében a még el nem adott önkormányzati bérlakások bérlői foggalkörömmel igyekeznek elérni, hogy megvásárolhassák lakásaikat. A tulajdonossá válás egyszeri előnye elhomályosítja a reális szembenézést a tulajdonossá válás hosszú távú pénzügyi és jogi következményeivel.

A Vágóhíd utcaiak esetében nyilvánvaló, hogy a lakásaikat megvásárolni szándékozók nem számolnak azzal, hogy tulajdonossá válásuk esetén a közös költség várhatóan legalább duplájára nő a jelenlegi lakbérnek, valamint azzal, hogy házaik valójában felújításra alkalmatlanok, illetve hogy ésszerűen nem újíthatók fel. A vételi szándék bejelentésével az idősebbeknek az a célja, hogy életük hátra lévő részében ne kelljen kimozdulniuk a számukra rendkívül kedvező és megszokott környezetből, a többiek pedig a vételár és a piaci ár közötti különbözet elnyerésében reménykednek. Ez utóbbiak nem ismerik fel, hogy amennyiben nem adják el azonnal a lakásukat, akkor inkább előbb, mint utóbb a lakások piaci értékét jóval meghaladó összeget kellene az épületekre költeniük

Fontos szempont azonban az is, hogy az itt élők nagy része okkal ragaszkodik jelenlegi lakóhelyéhez, hiszen annak központi fekvése mellett páratlan előnye a földszintes és kertkapcsolatos beépítés.

Összegzés

A vizsgálat eredményeként az alábbiakra kellett felhívnunk a tulajdonos önkormányzat figyelmét:

– A bérlők bizonytalanok és éppen ezért félnek a változásoktól.

– Jelentős arányt képviselnek a lakást megvásárolni szándékozók. (Ezzel tulajdonképpen előre próbálnak menekülni, és a vásárlással kivédeni az esetleges kiköltöztetést és/vagy tőkeként kívánják maguk, vagy felmenőik számára megszerezni a tulajdonjogot.)

– Nincsenek tudatában az épületek valóságos szerkezeti problémáinak, tényleges avultsági szintjének.

– A lakásukat megvásárolni szándékozók többségének nincsenek olyan mértékű anyagi tartalékai, amelyből jelentős felújítást tudnának az épületeken elvégeztetni.

– Sokan vannak, akik pénzhiány miatt nem tudják, illetve nem akarják megvenni a lakásukat. (A jelenlegi bérlők 8-10%-a hosszabb ideje adós.)

– A bérlők többsége ragaszkodik lakásához, pontosabban a környezethez. A pozitív értékeket fontosabbnak tartja, mint a negatív tényezőket.

– A telep társadalma *még nem* nevezhető marginalizálódott összetételűnek.

– A lakásaikat megvásárolni szándékozók nincsenek tisztában azzal, hogy a nagy számú albetétből álló társasházi keret milyen kötelezettségekkel és korlátozásokkal jár.

Lehetséges jövőképek:

Eladás bérlőknek

Önkormányzat	**Bérlők**
Előnyök:	
Nem kell rákölteni	Nem kell kiköltözni
Egy feladat, egy gond pillanatnyilag „megszűnik"	Valós piaci érték megszerzése
	Tulajdonosi szemlélet kialakulhat, gazdája lesz a telepnek
Hátrányok:	
Időzített bomba = a telepi társadalom szétesik	Nem kívánatos szomszédság megjelenése
Gyors szlömösödés, marginalizálódás,	Deviáns jelenségek sűrűsödése

„Kiserdő2" 10-15 év alatt az épületek teljes leromlása	Piaci csapda: aki nem adja el azonnal, az menthetetlenül bent ragad
Az önkormányzat lemond egy értékes telekről	Az épületek állagromlása erősödik

A teljes fizikai és erkölcsi lepusztulás következményeit később rosszabb pozícióból kell kezelni Fizikai leromlás következményeit csak önerőre támaszkodva kezelhetnék, de a sok tulajdonos döntésképtelenné válik az ellenérdekeltségek sokasága miatt (parkolás, telekhasználat, közművek felújítása, stb.)

Bérlakás

Önkormányzat	Bérlők
Előnyök:	
Puffer lakásállomány megmarad 10-15 évig	Kedvező áron lehet lakni
Nem indul be progresszív szlömösödés (l. Dzsumbuj)	Nincs saját erős felújítási kényszer
Értékes telek az önkormányzat tulajdonában marad	Nem bolydul fel, nem bomlik fel hirtelen a telepi társadalom
A várhatóan piaci alapon megújuló („feljövő") környéken saját projektet lehet megvalósítani	A bérlők biztonságérzetét 10-15 éves távlatban meg lehet erősíteni
Hátrányok:	
Szinten tartó ráfordítás szükséges	Nem válhat tulajdonossá
10-15 év múlva teljes rehabilitáció szükséges	Nem „nyeri meg" a piaci értéket
	Fennmaradhat a szubjektív bizonytalanságérzet

Eladás befektetőknek

Ez a megoldás a bérlők számára csak és kizárólag hátrányokkal jár.

Az önkormányzat számára *előny lehet,* hogy a gondot „letudja", a bérlők és az ingatlan problémáival nem kell tovább foglalkoznia. (Ennyi lakóval egyébként valószínűleg eladhatatlan, vagy a lakók elhelyezését meg kell oldani, akkor pedig a gond nincs „letudva", bevételre meg nem lehet számítani.)

Hátrány: Szembe kell nézni az erősen negatív közmegítéléssel, miszerint az önkormányzat eladta 100 család feje fölül a lakást, sőt kiszolgáltatott 100 családot – öregeket, magatehetetlen betegeket, kisgyermekeseket – valamiféle ingatlanpiaci „hiénának".

A vizsgálatot végző kutatók javaslatai

– Az önkormányzat ne adja el a lakásokat a bérlőknek, mivel az épületek gazdaságosan nem újíthatók fel, következésképpen 10-15 éves távlatban lebontásuk várható.

– A bérlőkkel részletesen ismertetni kell a műszaki felmérés eredményét, egyúttal biztosítani kell őket arról, 10-15 éven belül áthelyezés nem fenyegeti őket.

– A bérlők számának csökkentése, a lakások megüresedésének ösztönzése javasolható. E cél érdekében alkalmazható eszközök:

– újabb bérleti szerződések tilalma;

– programozott (ütemezett) leléptetési rendszer kidolgozása: (pl. 5 éven belül 1 millió Ft, 5-10 éven belül 2 millió Ft, 10 éven túl 1,5 millió Ft inflációval növelt értéken);

– A folyamatos ritkítás után, 5-10-15 év múlva szakaszos bontás, és újjáépítés megkezdése, a telepen belüli üres lakásokba való átköltöztetés módszerével.

– Egy-egy szakasz újjáépítése után a volt bérlők visszaköltöztetése, újabb bontható épületek kiürítése.

– Beépítés: több szintes épületek, nagyobb alapterületű lakások, nagyobb lakásszám.

Hol tart a Vágóhíd utcai történet?

Javaslatainkat az önkormányzat elfogadta. A probléma megoldása ezzel a következő évtizedre el lett halasztva. Ha a környéken zajló folyamatok (ingatlanfejlesztések) és a belső-ferencvárosi rehabilitáció előrehaladása engedi, és sikerül EU pályázatokból, valamint egyéb forrásokból pénzt keríteni, akkor az önkormányzat elkezdi előkészíteni a bontást és az újjáépítést.

A vizsgálat óta az épületek állapota természetesen nem javult, de a központi teret rendbe tették: a bejárat felé eső első harmadát murvával borították, a parkolást erre a részre korlátozták. A belső részt füvesítették. Ezzel az összkép érezhetően javult. Az oldalkerítést megjavították és a bejáratokat zárhatóvá tették, amivel sikerült a közbiztonságot valamelyest javítani *(1–8. kép)*.

Jegyzet

1 Budapest Lexikon, Akadémiai Kiadó.

SZABÓ JULIANNA

Lakóterületi és lakás-rehabilitáció a rozsdaövezetben

A rehabilitáció szükségessége

Elfogadott szakmai meghatározás szerint is abban az esetben válik szükségessé egy városnegyed rehabilitációja, ha annak ingatlanpiaci értéke olyan szint alá süllyed, hogy az ingatlanok értéke egyrészt a városszerkezeten belüli elhelyezkedés szerinti eszmei érték alá, másrészt olyan szint alá süllyed, amely még minimálisan lehetővé tenné az ingatlanok forgását az ingatlanpiacon. Már ebben a definícióban is a városi terület értékének két közelítése keveredik. Az egyik a chicagói iskola modelljeire támaszkodva, a városszerkezeten belül elfoglalt helytől, elsősorban a központhoz, illetve a nagy közlekedési tengelyekhez való távolságtól függő eszmei értéket tulajdonít az ingatlanoknak. A másik megközelítés áttételesen ugyan, de számba veszi az ingatlan értékelésénél az elhelyezkedésen kívüli tényezőket, mint a beépítés jellege, a használat típusa, a terület státusza, sőt a település ingatlanpiacán adott pillanatban uralkodó keresleti-kínálati viszonyok.

A városépítész számára az első megközelítés a kevésbé rokonszenves, mert a terület profittermelő képességén, esetleg az ahhoz kapcsolódó feltételeken kívül semmilyen értéket sem ismer el. Az ennek a definíciónak alapján megindított „rehabilitáció"-ban csak az elhelyezkedéshez mérten alacsony vagy negatív megtérülést ígérő használat, városszerkezet, épületállomány, lakosság helyébe egy másik, több haszonnal kecsegtető használat, városszerkezet, épületállomány, lakosság lép...

A második megközelítés differenciáltabb képet alkot a kérdéses városnegyedről, és ennek a differenciáltabb képnek megfelelően merülhetnek fel a terület rehabilitációjának különböző célrendszerei és módszerei is.

Budapest szinte minden területével kapcsolatban felmerült már a rehabilitáció szükségessége. Ez nem csak abból adódik, hogy az ingatlanfenntartás alulfinanszírozottsága, a gazdaság szerkezetváltása, a szuburbanizációs, szegregációs folyamatok majd minden területét érintették, hanem abból is, hogy adott területeknek esetleg csak bizonyos szektora nem képes – általában valamilyen közigazgatási vagy finanszírozási anomália miatt – a piaci megújulásra. Ilyen módon lehetséges, hogy az egyébként a legmagasabb ingatlanértékű bel-

városi vagy budai hegyvidéki utcákon is felmerül a közterületi és zöldfelületi rehabilitáció szükségessége. (Abszurdnak csak a szűkös önkormányzati forrásaink miatt tűnik, hiszen egyébként világos, hogy a gazdag lakosságú kerületek sem tudják a lakosság anyagi helyzetével arányban fenntartani a közterületeket, s így a közösségi beavatkozás indokolt lenne.)

A budapesti városrehabilitáció tanulságai

A főváros rehabilitációjának alapdokumentuma az 1998-ban kidolgozott és elfogadott Budapesti Rehabilitációs Program – számot vetve a korlátozott támogatási lehetőséggel – a rehabilitáció elsődleges célterületének a város belső zónáját tekintette, kiegészítve az átmeneti zóna délkeleti szektorával, kizárva a nagypaneles lakótelepeket. A rehabilitáció akkori felfogása szerint a komplex rehabilitációs folyamatokat kívánták volna támogatni elsősorban, ahol kerületi kezdeményezésre, de a szereplők széles együttműködésével – kerületi önkormányzatok, Fővárosi Önkormányzat, társasházak, intézmények – egységes koncepció alapján, minden aspektusában – infrastruktúra és közterületek megújítása, lakásépítés és megújítás, intézményi ellátás átstrukturálása – átalakulna a városnegyed. A komplex rehabilitációs folyamatok kereteit e kerületek által kezdeményezett, a Főváros által kijelölt rehabilitációs akcióterületek alkották volna. Ezt a komplex beavatkozási szemléletet támogatják egyébként az Európai Unió URBAN programjai is, mert így lesz gazdagabb a befektetett közösségi támogatások hasznosulása, akkor jelennek meg a magánbefektetések legnagyobb arányban, és így van esély arra, hogy a terület a saját lábára áll.

Kimondva vagy kimondatlanul, a Rehabilitációs Program akcióterületi elgondolása a belső, és kisebb részt az átmeneti zóna sokszorosan hátrányos helyzetű, depressziós lakóterületeinek szociális rehabilitációját célozta meg, az akkor már évek óta folyó ferencvárosi rehabilitáció első tapasztalatai alapján.

A Rehabilitációs Keret első éveinek kezdeti működésének elemzéséből azonban az derül ki, hogy a program által megcélzott területi összefüggések és szociális célok a támogatási rendszerben kevéssé érvényesültek.

A főváros területén a várt 30-40-hez képest nem egészen egy tucat akcióterületet kezdeményeztek a kerületi önkormányzatok. Az akcióterületek korántsem a belső zóna leginkább leromlott városrészeiben találhatók. Az akcióterületeknek csak egy kisebb hányadán folyik valóban szervezett, komplex, akciószerű beavatkozás, míg a többin valójában csak a társasházak magasabb arányban támogatott megújítása, esetleg a közterületek feljavítása megy végbe. A támogatási összegek jelentős,, és növekvő hányada nem is az akcióterületekbe, hanem a társasházi felújításokba folyik, amely eredetileg a rehabilitá-

ciós támogatási rendszer másodlagos, kiegészítő támogatása lett volna. A társasházi támogatások térbeli eloszlását és nagyságrendjét tekintve látható, hogy bár az átalakulás látványos folyamata valóban beteríti Budapest sűrűn beépült belső lakónegyedeit, a legnagyobb támogatások azonban a Belváros, Lipótváros, és az egyébként is jó ingatlanpiaci helyzetű főútvonalak épületeire áramlottak ki.

Az akcióterületek dokumentált céljainak és folyamatainak részletes vizsgálata alapján megállapítható, hogy Budapesten a Rehabilitációs Program támogatásával részben építészeti értékmegőrző, idegenforgalmi célú (déli Belváros, pesti Broadway, Rózsák tere), részben pedig ingatlanpiaci (Ferencváros, Józsefváros, Ligettelkek, Teve utca) rehabilitáció folyik. A szociális céllal kezdődött akciók jellege időközben megváltozott (középső Ferencváros, Klauzál tér), vagy meg sem indult (Szabolcs utca).

A rehabilitációs akciók ennyire eltérő célrendszere miatt pedig meg kellene különböztetni nem csak a területek lehatárolását, kijelölését, de a beavatkozás mélységét, formáit, szervezeti és eszközrendszerét is.

– Az *értékvédő, idegenforgalmi rehabilitáció* célja elsősorban a város építészeti-városépítészeti értékeinek védelme, megújulása, a turisztikai vonzerő növelése, a városon belül az idegenforgalom által kultivált terület növelése, feljavítása. Ennek a célrendszernek természetesen elsősorban Budapest belső eklektikus magja felel meg, kiegészítve a külső kerületek hagyományos központjaival. A beavatkozás célja egy összefüggő közterületi hálózat létrehozása, amely légtéraránnyaival, építészeti és zöldfelületi értékeivel, kereskedelmi és kulturális intézményeivel nem csak a turizmus célterületévé válhat, de egyben a lakosság életterét, a város imázsát is javítja. Az értékvédő rehabilitáció alapvető eszköze egy komplex közterületi rehabilitáció a forgalom csillapításával, a parkolási problémák oldásával, a kapcsolódó intézmények műszaki megújulásával, az épületföldszintek bekapcsolásával. Fontos a társasházak felújítási munkáinak támogatása, mert az eklektikus városmag jelentőségét ezek az önmagukban nem kimagaslóan értékes és ezért műemlékileg nem védett, összességükben azonban Európában egyedülálló, mívesen kialakított épületek adják.

– Az *ingatlanpiaci rehabilitáció* célja, hogy a jó helyzeti potenciálú területen meglévő infrastrukturális, közterületi problémákat megoldva, a leromlott lakásállományt bontva vagy felújítva, nagy arányban új piaci alapú építést tegyen lehetővé, a területet az ingatlanpiacra visszavezesse. A belső sűrű beépítésű városrészekben a lakások privatizálása után a lakáskiváltások költsége olyan magas, és szervezésük olyan nehézkessé vált, hogy itt a már futó rehabilitációkon kívül további nagy összefüggő akcióterületek beindulása nem várható. Annál nagyobb az „elméleti" esélye a barnaövezetnek, ahol a beékelődő alacsony színvonalú lakások rehabilitációja, a környezeti, infrastrukturális, közterületi beavatkozások nagy fejlesztési lehetőségeket szabadíthatnak fel.

Míg a belső zónában a rehabilitáció legnagyobb költségtényezője a lakáskiváltás, a rozsdaövezetben várhatóan az elmúlt évtizedek környezetszennyezési, közlekedési és infrastrukturális öröksége okozza a legtöbb gondot és kiadást. Miután az ingatlanpiaci rehabilitáció egyik nyertese a magánfejlesztő, elvárható, hogy a szükséges beavatkozásokat az ingatlanfejlesztés részben elvégezze vagy finanszírozza. A fejlesztői pénzeszközök és a szükséges közösségi támogatás aránya kényes, esetről esetre eldöntendő kérdés, amelyet érzékenyen befolyásol, hogy a városnak mekkora érdeke fűződik az adott terület „megmozdításához", rendezéséhez.

– A *szociális rehabilitáció* a klasszikushoz legközelebb álló modell, amely a gyorsuló szegregációt kívánja lelassítani vagy megállítani a város legleromlottabb részein – az ott élő lakosság megtartásával, a fizikai környezet részleges javításával, a foglalkoztatás és a szociális helyzet javításával. A szociális rehabilitációnak értelemszerűen csak egyik része az épített környezet javítása, hiszen a terület szegregálódását ezzel összhangban a lakosság életstratégiáinak támogatásával, képzési, foglalkoztatási, szociális programokkal kell megakadályozni. A beavatkozás célpontjai a város krízisterületei, ahol nagyobb távlatban sem várható magánfejlesztői beavatkozás. A főváros széttagolt közigazgatási rendszere máig megakadályozta az ilyesfajta akcióterület beindítását, hiszen a kerületek jó része más jellegű szegénypolitikát folytat, amelynek alapja a „szegénykérdés" kerületen kívüli megoldása. A szegregáció felerősödése azonban már nem engedi halogatni a városi szintű szociális lakáspolitika kidolgozását, a szociális bérlakások építésének megindítását, és a súlyos problémákkal küszködő területek koncentrált megsegítését.

A barnaövezeti lakástípusok

Kovács Zoltán elemzése a lakóépületek állaga, a lakástípusok (bérházas, lakótelepi, családi házas, sorházas) jellege szerint, valamint területi elhelyezkedése alapján mutatta be a barnaövezet lakófunkcióját. Fontosnak tartjuk kiegészíteni ezt az elemzést a különböző lakástípusok részletesebb, műszaki jellegű leírásával.

A *bérházak* építése Budapest területén az első szabályozási tervtől számítható, amely az akkori urbanizációs hullám szükségleteivel számolva a belső városrészekben rendkívül sűrű és magas beépítéseket tett lehetővé. Ekkor alakult ki a bérház jellegzetesen budapesti, körülépített udvaros típusa, amelynek lakásállományában élesen elkülönültek az utcai többszobás, fürdőszobás polgári lakások a függőfolyosóra nyíló egyszobás, komfort nélküliektől. Bár a szabályozás ezt a beépítést a pesti oldal szinte egészére lehetővé tette az akkori városhatáron belül, folyamatos városi szövet ebből a típusból csak a Nagykörúttól befelé eső területen jött létre. A Nagykörúttól kifelé a megmaradó alacsonyabb

lakóházak, ipari és mezőgazdasági környezetben a körülépített udvaros emeletes bérházak csak a főútvonalak környezetében épültek, egy-egy tömbre kiterjedően, vagy csak szórványként. A bérházak beépítését, belső kialakítását a két világháború közötti építkezéseknél módosította a lakáspiac igénye, és a modern várostervezési elvek, a kertes beépítés terjedése. Ebben az időszakban épültek az átmeneti zóna munkásbérházai, nagyobbrészt egy, kisebbrészt kétszobás egységekből álló homogénebb lakásállománya. A házak legtöbbször megtartják a függőfolyosós elrendezést, a lakások ablakai azonban már részben az utcára nyílnak, részben nagyobb területű, megnyitott udvarokra. A komfortfokozat is emelkedik, a lakások legtöbbje folyóvízzel rendelkezik, néhány bérházban vécé is tartozik hozzájuk. Az új elvek elterjesztésében nagy szerepe van a két világháború közötti községi kislakásépítés példáinak. (Az 1920-as években a Fővárosi Önkormányzat 4686 új lakással próbálta enyhíteni a lakásnyomort, elsősorban az átmeneti zóna területén.)

A barnaövezet bérházai tehát különböző típusokba sorolhatók, építészeti adottságaik – a városszerkezeti helyzet mellett – befolyásolják a lakók mai szociológiai összetételét, a rehabilitáció esélyeit. Az I. világháborúig épült bérházak építészeti problémái a belső városrészek problémáihoz hasonlóak, míg a későbbi épületek beépítésük, szerkezetük folytán a megújulásra alkalmasabbak.

A barnaövezeti lakások második legnagyobb csoportja, a felmérésbe került lakások több mint harmada, a különböző *telepeken* található. (Bár az átmeneti zónában szorosan egymás mellett, együtt élve léteznek a hetvenes-nyolcvanas évek nagypaneles lakótelepei a korábbi telepszerű lakóegyüttesekkel, a jelen elemzésben ezekkel a lakótelepekkel – nagy kiterjedésük és speciális rehabilitációs problémáik miatt – nem foglalkozunk.) A „telep" szót a köznyelv széles értelemben használja, beletartozhatnak a szorosan egy vállalathoz térben és szervezetileg kapcsolódó, egy akcióban épült munkáskolóniák, de az egy birtoktest felparcellázásából keletkezett, azonos szabályrendszer szerint beépített, esetleg különleges pénzügyi megoldásokkal támogatott kistelkes munkás családi házak is. Mindkét típus szorosan kapcsolódik az átmeneti zóna iparához. A munkáskolóniák telepítését, szoros térbeli kapcsolódását a létrehozó vállalathoz nem csak a kor paternalista szociálpolitikája, praktikus területbiztosítási, telekszerzési szempontok indokolták, hanem sokszor önmagában a nagyvállalat városközponttól távoli elhelyezkedése is. (A külterületen elhelyezkedő ipartelepek megközelítése a munkások számára nehézkes lett volna, a tömegközlekedés árai nem álltak arányban a munkásfizetésekkel. Az Óbudai Gázgyár az akkor igen veszélyesnek számító technológia miatt került a beépített területektől távol.) Így viszont szükségszerű volt helyben gondoskodni azokról a munkásokról, akik ellátták a stratégiai üzem folyamatos működését, egy haváriahelyzetet képesek voltak megoldani (a legrövidebb időn belül). Bár az összefüggés kevésbé szoros, de a megcélzott fo-

gyasztói rendszer és az alacsony telekárak miatt települtek a piaci övezetbe a községi építésű munkástelepek is, részben a két világháború között az akkori barakktelepek szanálásával, illetve az üres területek felhasználásával, az 1950-es–1960-as években.

A telepek rehabilitációs szükségleteit és lehetőségeit a beépítés formája határozza meg. Általánosságban elmondható, hogy a kertes (családi házas, sorházas, ikerházas stb.) telepek értéke a privatizáció után megemelkedett, lakosságuk folyamatosan kicserélődik, az épületek megújulnak. (Ezek a telepek viszonylag sűrű, kis kertes, építészetileg igényes megoldásukkal mintát adhatnak egy városon belül is életképes, fenntartható, mégis közkedvelt forma kialakításához.) A tapasztalatok szerint a telepek értékét a kialakított zöldfelület, közterület akkor is emeli, ha az tulajdonilag nem a lakáshoz kapcsolódik. (Ismert pozitív példák a Wekerle-telep, a Gázgyári telep, a Gyöngyösi utcától északra eső sorházas telep, a palotai Vasutastelep, a Százados úti telep stb. Még a Polgár Judit által a kötetben elemzett Aszódi úti telepen is megfigyelhető a minimális kert értéknövelő hatása a rossz városszerkezeti helyzet és a lakások alacsony műszaki színvonala ellenére.) Ezzel szemben a zárványtelkeken közös használatú területek nélkül kialakított, többemeletes telepek inkább az alacsony státuszú népességnek adnak otthont, az épületállomány jobb esetben is szinten tartott, egyes esetekben a szegénységi szegregáció célterepei. (Elhíresült példája ennek a Dzsumbuj, de hasonló folyamatokat mutat be Polgár Judit a Vágóhíd utcai telep kapcsán is.) A kedvezőtlen helyzet kialakulásának egyik oka, hogy az eredendően is alacsony műszaki színvonalon készült kislakásos, alacsony komfortú épületekben a lakások megújítása, bővítése, komfortosítása műszakilag nehézkes, egyénileg szinte lehetetlen. Az alacsony színvonalú lakások jobbára alacsony státuszú, homogén népességnek adnak otthont, a lakóhelyi mobilitás esélyei minimálisak.

A lakótelepek rehabilitációs esélyeinek másik tényezője a nagyságuk, illetve a más lakóterületi egységekhez való kapcsolódásuk. A rozsdaövezeti telepek nagysága csak a legritkább esetben engedi meg, hogy önálló ellátó rendszer – kereskedelem, iskola, óvoda, orvos stb. – települjön rájuk, így ebben a tekintetben csak a környék ellátó rendszerére támaszkodhatnak. Különösen kedvezőtlen ez olyan lakosságcsoport esetében, ahol a gépkocsis közlekedés nem jellemző, és ahol a zárványhelyzet, a rossz tömegközlekedési ellátottság a hétköznapi távolságokat jelentősen megnyújtja. Ezek az ellátó rendszerek sok munkáskolóniánál eredetileg hozzátartoztak a telephez, de a rendszerváltás után gazdaságossági okokból elhaltak. Az intézmények megszűnésével nem csak a szolgáltatás elérhetősége csökkent, de a közösségi ellenőrzés lehetősége és az intézmény közösségszervező ereje is megszűnt.

A rozsdaövezeti lakások harmadik legnagyobb csoportját a *munkás családi házak* alkotják. A szervezett munkáslakás-építés mellett, a 20. század elejétől, számában és elterjedésében a jelentősebb az egyéni erőre támaszkodó családi-

ház-építés volt. Ez a fajta fejlődés a szabályozás kezdete óta részben a közigazgatási határ belső oldalán – az iparhoz közvetlenül csatlakozva, részben az engedékenyebb szabályozást és olcsóbb telekárakat követve, a főváros határa mentén valósult meg. Nagy-Budapest 1950-es kialakítása és a városszövet további kiterjedése miatt ezek a kiterjedt családi házas övezetek ma a főváros átmeneti, illetve külső zónájába tartoznak. Ez a beépítési forma jelenleg is népszerű. A barnamezős területen is a családi házak kétharmada a II. világháború után épült, ez jól mutatja ennek a formának a kedveltségét.

A családi házak többsége nem szorul műszaki beavatkozásra. A lakások helyzete az ingatlanpiacon viszonylag stabil, a lakosság többnyire jobb anyagi helyzetben van, a mobilitás elfogadható mértékű. Ennek ellenére egyes családi házas területek a lakótelepekéhez hasonló problémákkal küzdhetnek a zárványhelyzet és a települési szolgáltatások alacsony színvonala miatt, ami rehabilitációs jellegű – ha nem is feltétlenül műszaki – beavatkozásokat tehet szükségessé.

A három tipikus beépítési forma, éppen történeti kialakulása miatt, egyértelműen egy-egy övezethez köthető: a bérházak a város belső zónájához csatlakozó területek főútvonalaihoz, a lakótelepek az átmeneti zónának a főútvonalak mögötti részeihez, a családi házas beépítés pedig a volt közigazgatási határ vonalához, illetve a külső övezethez. Ennek ellenére egyetlen esetben sem szabad megfeledkeznünk róla, hogy konkrét helyzetükben mára jól-roszszul funkcionáló munkahelyi és infrastrukturális területekhez, más típusú, akár paneles lakóterületekhez, parlagon heverő vagy mezőgazdasági használatú zöldfelületekhez csatlakozva élnek. A rehabilitáció esélyeiben és módszereiben éppen ez – az átmeneti zóna mozaikjában szinte véletlenszerű szomszédság – a meghatározó.

Rehabilitáció a barnaövezetben

A Fővárosi Önkormányzat Rehabilitációs Programját követve, illetve annak elemzését figyelembe véve megkülönböztethetünk a rehabilitációs eszközrendszerben egy általános támogatási programot, amelynek célja a lakóépületek műszaki felújítása, komfortosítása, illetve ezzel párhuzamosan az akcióterületi, komplex jellegű beavatkozásokat.

A társasházakat megcélzó támogatási rendszer, a belső városrészek tapasztalatainak megfelelően, azoknál a társasházaknál érhet célt, ahol pusztán az elmaradt felújítások volumene jelent problémát, de az épület ingatlanpiaci értéke, és a lakosság saját teherbíró képessége lehetővé teszi, hogy ezt pusztán átmeneti segítséggel áthidalják. Mindenféleképpen akcióterületi beavatkozásra van azonban szükség abban az esetben, ha a leromlás olyan mértékű, amely társadalmi problémát okoz, vagy a lakóterület feljavítása éppen a kör-

nyezet anomáliái, vagy strukturális hiányosságok miatt önmagában nem képzelhető el.

Az akcióterületek kijelölését nagy körültekintéssel kell végezni. Viszonylag könnyű lenne az átmeneti övezet homogén használatú, beépítésű és értékű területeit lehatárolni, ez azonban éppen a jellegzetes konfliktusokat fedné el. Valószínűleg eredményesebb az összetartozó területeket a közlekedési hálózat szervezési elve mentén – ahogy a Városfejlesztési Koncepció tette –, illetve az ingatlanpiaci lehetőségek mentén összefogni. Az akcióterület nagyságát úgy kell megválasztani, hogy az még lehetővé tegye a támogatás hatékony koncentrálását, ugyanakkor biztosítsa a többfunkciós, tagolt városi szövet létrehozásának esélyeit.

Lakóterületek rehabilitációja, a tapasztalatok szerint, csak akkor lehet hosszú távon sikeres, ha kiépül a komplex szolgáltatási háttér is. A barnaöv felmérése azt mutatja, hogy a rozsdaövezetei lakások csak Kőbánya déli részén, Angyalföldön és Ferencvárosban tömörülnek annyira, amely ezt a kritikus tömeget elérheti. Ugyanakkor kisebb csoportok környezetében is lehetőség van – a szomszédos lakótelepekkel, vagy új lakófejlesztésekkel együtt – élhető, többfunkciós városnegyed létrehozására. Éppen ezek a lehetőségek adhatják a barnaövezeti lakócélú rehabilitáció legtöbb sikerrel kecsegtető típusait.

A rozsdaövezeti rehabilitáció – minden különbsége ellenére – alapjában véve az említett három kategóriába sorolható. Különbség adódik természetesen a műszaki problémák eltérő jellegéből és a szereplők eltérő köréből adódóan. A barnaövezeti területek nagy részénél merülnek fel olyan tulajdoni, megközelíthetőségi, környezetszennyezési, infrastrukturális problémák, amelyek nem is kerületi, hanem fővárosi, sőt állami vagy/és uniós támogatást igényelnek. (Ilyenek a korábbi használatból visszamaradt talajszennyezések felszámolása, a hiányzó nagy közutak, tömegközlekedési tengelyek kiépítése, a feleslegessé vált katonai, vasúti területek, bányák tulajdonjogának rendezése stb.) Külön gondot és eljárási rendet igényel egyrészről a nagy állami ingatlantulajdonosok – MÁV, honvédség – nehézkessége, másrészről a volt nagyvállalatok szétaprózódása és az ingatlanok átgondolatlan privatizációja után megsokszorozódott igen vegyes ingatlantulajdonosi réteg sokféle és eltérő érdekeltségének kezelése. E különbségek mellett a barnaövezetben is elképzelhető az

– *értékmentő rehabilitáció,* amelynek szerepe különösen a ma még kevéssé védett, de sokszor fenyegetett értékes ipari épületek és munkáskolóniák megmentésében játszhat szerepet,

– az *ingatlanpiaci rehabilitáció,* amely a rozsdaövezet megfelelő pontjain, a kulcsproblémák megoldásával a város fejlődéséhez új, kedvező elhelyezkedésű terepet biztosíthat, és a

– *szociális rehabilitáció,* amely a romló helyzetű, de hosszú távon megtartandó rozsdaövezeti lakóterületek egyensúlyát visszaadva, a szociális lakásépítést lehetővé téve a budapesti szociális és lakáspolitikát alapozhatja meg.

Értékmegőrző rehabilitáció

Bár a barnaövezet lakásépítéseire a drága anyagok, részletgazdag építészeti megoldások, díszítések soha nem voltak jellemzők, a munkáskolóniák egy része építészeti kialakításában és beépítésében is történeti értéket képvisel, kevésbé a kor legkifinomultabb építészetének, mint a szociális gondolkodás és a városrendezés új gondolatainak lenyomataként.

Megőrzésük éppen ezért funkcionális egységeikben, kiegészítő szervezeteikkel együtt szükséges. Bár szoros szervezeti kapcsolódásuk azzal a vállalattal, amely létrehozta e lakótelepeket, a legtöbb esetben megszűnt, és a lakások privatizációja utáni lakosságcsere a hagyományos telepi közösséget is többé-kevésbé megbontotta, mint építészeti örökség védelmet igényelnek és érdemelnek. Szerencsére ezek a telepek – éppen nívósabb kialakításuk folytán – ma is elfogadható, élhető környezetet biztosítanak, a lakosságuk stabil. A rehabilitációs segítség azonban szükséges egyrészt a privatizáció utáni lakásegységek átalakításához, komfortosításához, az egységes színvonal megőrzéséhez, másrészt a lassan elöregedő zöldfelületek és közterületek megújításához, harmadrészt pedig a közösségi intézmények megfelelő karbantartásához, esetleg új funkciók felélesztéséhez. Különösen ez utóbbi lehet életfontosságú a várostestben sokszor zárványszerűen elhelyezkedő telepek számára.

Ingatlanpiaci rehabilitáció

Az ingatlanpiaci rehabilitáció a barnaövezetben is mindig az új építés lehetőségének megteremtésével kapcsolódik össze. Az új építés nem feltétlenül lakásépítést jelent, de a kiegyensúlyozott városi szövetben a legnagyobb helyet és szerepet a lakóterületek kapják. A nemzetközi gyakorlat azt mutatja, hogy a kiürült iparterületek területére telepített új városrészekben a lakó-, iroda, kereskedelmi és intézményfejlesztések egyaránt helyet kaptak.

A leromlott barnaövezeti lakóterület ingatlanpiaci rehabilitációja tehát ott képzelhető el, ahol

– a terület közvetlen környezetében további magánfejlesztésre megfelelő nagyságú terület van, vagy felszabadítható;

– a terület közlekedési-tömegközlekedési ellátása megoldható, az esetleges zárványhelyzet megszüntethető;

– az épületek műszaki állapota a kor lakáskövetelményeinek megfelelő átalakítást lehetővé teszi;

– a terület a természeti és/vagy építészeti környezet vonzó értékeivel, vagy legalábbis azok továbbfejlesztésének potenciáljával rendelkezik.

Ezeknek az akcióterületeknek a lehatárolása, és a magánfejlesztői szektorral való együttműködés szervezeti és finanszírozási feltételeinek kialakítása után, a rehabilitáció feladata elsősorban a terület új városszerkezetének megteremtése: a közlekedési kapcsolatok és más infrastrukturális ellátás, a szervező közterületek, zöldfelületek kialakítása.

Kovács Zoltán tanulmányában említette, hogy már jó ideje ismert: a barnaöv egyrészt fekvésénél, másrészt a terület alulhasznosítottságánál (és ebből fakadóan a telkek viszonylagos olcsóságánál) *fogva jó lehetőséget kínál lakáscélú fejlesztések számára.* Ezt jelzi, hogy az utóbbi években megszaporodtak az övezetben a *lakópark típusú fejlesztések* (pl. Óbudán az Óbuda-lakókert, Csepelen a városközpont, Kelenföldön a Prielle Kornélia utcai lakónegyed, Mátyásföldön a Corvinus-lakópark) új, magas színvonalú lakásállományt produkálva. Ezek a több száz lakásos beruházások egyben azt is jelzik, hogy a *vállalkozó szféra hosszabb távon is lehetőséget lát az övezetben.*

A barnaöv jövőbeni fejlesztése során az üzleti és rekreációs tevékenységek mellett a lakófunkcióval is komolyan számolni kell. A három funkció egymással szoros összhangban, egymást kiegészítve fejlődhet. Az új lakóterületekkel elsősorban a barnaöv jól megközelíthető és/vagy táji szempontból vonzó részein lehet számolni, gondolunk itt a Budapestről kivezető főforgalmi tengelyekre (pl. Váci út, Soroksári út, Maglódi út, Gyáli út stb.), vagy a Duna-partra (pl. Csepel, Óbuda, Újpest Dunával határos részei). Az új fejlesztések során az önkormányzatoknak továbbra is a lakópark, illetve sorház jellegű beruházásokat célszerű előnyben részesíteniük, az egyedi, pl. családi házas beépítéssel szemben.

Szociális rehabilitáció

A barnaövezet egyes lakóterületei, sajnos részben történeti hagyományaiknál (eleve szociális bérlakásnak épült telepek), rossz megközelíthetőségüknél, zárványhelyzetüknél fogva mára a legszegényebb népesség lakhelyévé váltak, ennek minden gazdasági és társadalmi következményével együtt. A kerületi önkormányzatok egy része ezeket a telepeket – bevallottan vagy hallgatólagosan – a szociális lakáspolitika eszközéül használják. Miután e lakások jelentős része szükséglakás, színvonaluk és állapotuk miatt a lakásprivatizációba nem kerültek be. A telepeken, épületeken belül az önkormányzati lakáskiutalások a szegregációt tovább növelik, hiszen ilyen kiutalásokat ma már csak a leghátrányosabb helyzetűek kaphatnak. A kerület egészét, az esetleg máshol folyó in-

gatlanpiaci rehabilitáció érdekeit tekintve, még hasznosnak is bizonyul az önkormányzat számára ezeknek a telepeknek a létezése, ahol a sokszorosan hátrányos helyzetű családok, és az ezzel együtt járó társadalmi problémák, a kerület többi lakosától elzárva, koncentrálhatók.

Az ingatlanpiac folyamataiból következik, hogy a város legszegényebb rétegeinek lakóhelye a legalacsonyabb presztízsű és árú városrészben alakul ki. Ilyen módon a rozsdaövezet valószínűleg hosszú távon is színhelye marad ezeknek a folyamatoknak. Sőt, a szociális bérlakásépítés megindulásával az olcsó területeket kereső akciók is itt keresnek építési területet.

A szociálpolitika korszerű elveinek, és a kialakuló/kialakított lakóterületek fenntartható fejlődésének viszont éppen az az alapfeltétele, hogy elhelyezésük ne erősítse, inkább oldja a szegregációt. A meglévő szociális telepek rehabilitációjának – amennyiben ezt műszaki állapotuk még lehetővé teszi, és nem mond ellent a környező területek más célú rehabilitációjának – társadalmi és városépítészeti értelemben is a telepek zártságának oldását, funkcióinak kiegészítését kell szolgálnia.

A barnaövezet lakóterületeinek rehabilitációja tehát szükségességében, céljaiban és eszközrendszerében is rendkívül összetett feladat. Az átmeneti övezetben a lakóterületek megújulása szoros összefüggéseket mutat a környező területek átalakulásával. Ilyen módon nem beszélhetünk lakóterületi rehabilitációról, mint ahogy ebben a zónában nem létezhet önmagában sem ipari, zöldfelületi rehabilitáció. Igazi városrehabilitációról van szó.

Irodalom

Csanádi G.–Ladányi J.: *Budapest térbeni-társadalmi szerkezetének változásai.* Akadémiai Kiadó, Budapest, 1992.

Erő Z.–Koszorú L.–Locsmándi G.–Tosics I.–Szilágyi K.–Varga P. I.–Somogyi E.–Szabó J.: *Városrehabilitációs program.* (Ismertető). Palatium Kft., Városkutatás Kft. Budapest, 2002.

Gyáni G.: *Az utca és a szalon – Társadalmi térhasználat Budapesten 1870–1940.* Új Mandátum, Budapest, 1999.

Preisich G.: *Budapest városépítésének története 1945–1990.* Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1998.

Tosics I.–Erdősi S.–Somogyi E.–Szabó J.–Erő Z.–Koszorú L.–Locsmándi G.: *A Fővárosi Városrehabilitációs Keret működésének kiértékelése.* Munkaanyag. Városkutatás Kft, Budapest, 2001.

Tosics I. (projektvezető): *Budapest Városfejlesztési Koncepciója 2002.* Városkutatás Kft, Budapest, 2002.

FÁBRY GYÖRGY

Rosszul hasznosított MÁV-területek

Budapest és a vasúti rendszer

Mai fővárosunk kialakulása és a vasúti hálózati rendszer kifejlődése – történelmi léptékben tekintve – azonos korszakra esik. Ez az egybeesés korántsem a véletlen műve: egy adott nagyságrendnél nagyobb település csak a (közelebbi vagy távolabbi) környezetével magas szinten kommunikálva lehet életképes, vagyis a *közlekedés* – mint funkció – nemcsak egyszerű infrastruktúrája, hanem alapvető fejlődés-motiváló eleme is a sikeres nagyvárosi rendszereknek.

A magyar vasúthálózat 19. századi hőskora idején (alig néhány évtized alatt) vált az ország legnagyobb és legnagyobb hatású „presztízsintézményévé", Budapest-centrikus felépítésének pedig döntő szerepe volt a főváros fejlődésében. E hatás kezdettől fogva nem csak a kommunikációs-mobilitási lehetőségek megnyílásában, hanem az ipari, gazdasági teljesítmények páratlan fejlődésében s mindkettő folyományaként a városi népesség rohamos növekedésében nyilvánult meg.

Mindezek következtében a városi tér folyamatosan növekedett – és ami számunkra fontos – a vasúti hatás-együttesnek is megfelelően *strukturálódott.*

A vasút az egyik legmarkánsabb városszerkezet-formáló erőként alakította környezetét.

Az elmúlt több mint másfél évszázados, kölcsönös oda-visszahatásokkal jellemezhető folyamat eredményeként Budapest térszerkezetét át- meg átszövik a vasút infrastrukturális hozadékai:

– a forgalmi-kereskedelmi létesítmények (pályaudvarok, állomások, rakodó- ill. megállóhelyek),

– a vasútüzem fenntartásához szükséges belső üzemi létesítmények (vontatási, kocsiműszaki, pályafenntartási stb. telepek, rendező pályaudvarok),

– a vasút szolgáltatásait igénybe vevő ipari, mezőgazdasági, kereskedelmi és logisztikai „felek" iparvágány-hálózata,

– a vasút háttériparát jelentő gyárak, üzemek és azok csatlakozásai, valamint

– a mindezeket összekötő, ill. az országos hálózat részét képező „nyíltvonali" területek.

A vasút és a város folyamatos fejlődésével ezek a rendszerek korszakonként *változó pozíciót* tölthettek be a mind a mai napig terjeszkedő településtesten belül, ami hol előremutatóan segítette, hol megakasztóan hátráltatta a térszerkezet lassú, de adott esetekben kívánatos átalakulását.

Jó példa erre a permanens folyamatra az ipartelepülés-kiszolgálás rendszere. Már az első hazai vasútvonalak átadása, és az első (és akkor egyetlen) pesti pályaudvar megépítése azonnal városfejlesztő motívummal szolgált: a 19. század közepétől a Nyugati pályaudvar vonzáskörzetébe eső – a mai Nagykörút vonalán belüli (lipótvárosi) – akkor még gyakorlatilag beépítetlen „külterületeken" jelentős iparfejlesztés indult meg (gépgyártás, cukorgyártás, malomipar). Ezek a gyárak egy, az akkori indóháztól (a mai királyi váró térségében) kiinduló, a Nagykörút vonalát keresztező és a Duna felé tartó iparvágánnyal álltak korszerű, gyors és nagy kapacitású kapcsolatban a nagyvilággal.

A későbbiek során – épp a pályaudvar indukálta városi élet és környezeti fejlődés nyomán – ez a kapcsolati lehetőség egyre terhesebbé vált, majd az új Eiffel-féle fogadóépület-komplexum megépítése nyomán el is lehetetlenült. A területhasznosítás változása azonban (már akkor is) elmaradt a városszerkezet fejlődésétől: a kiépülő Nagykörúton belül rekedt ipari zóna még sokáig megmaradt, és – természetesen – vasúti kiszolgálást is kívánt. Az elbontott – és városfejlesztésnek átadott területű – közvetlen Nyugati pályaudvari összekötő vágány helyett új kapcsolat épült ki (az immár az *akkori* külterületeken létrehozott) Rákosrendező, Angyalföld állomásoktól a Vizafogó térségen és az Újlipótvároson keresztül.

Még később ez a rendszer is idejétmúlttá vált: a már álló és működő Vígszínház falai mellet közvetlen haladó, a Szt. István körút keresztezésével egészen a Markó utcáig közlekedő tehervonatokat és az általuk kiszolgált gyárak környezeti hatását a városrendezés – jogosan – nemkívánatosnak nyilvánította *(1. kép)*.

A folyamat évtizedről évtizedre tovább folytatódott: a gyárak újabb szabad területeken egyre kijjebb települtek le, a funkciójukat vesztő vasúti területek előbb Újlipótvárosban, majd Angyalföld belső részein is folyamatosan kerültek rehabilitációra. Az utolsó szakaszról az 1980-as években vonult vissza a tényleges vasúti forgalom: Vizafogó városszerkezeti integrációja napjaink feladata.

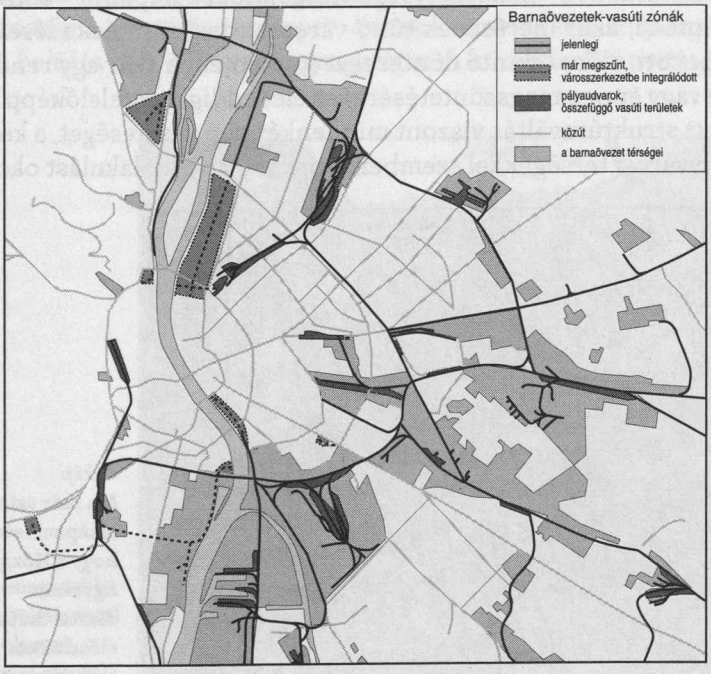
Hasonló folyamat zajlott le a város más részein is, az egykor szabad területeken megépült (senkit nem zavaró, viszont legtöbbször jelentős telepítő tényezőként is szereplő) vasúti létesítmények ténylegesen kifejtve hatásukat segítették a várostest növekedését, majd ha annak már gátjává váltak – amint az egy egészséges rendszertől el is várható – visszavonultak, átalakultak *(1. ábra)*.

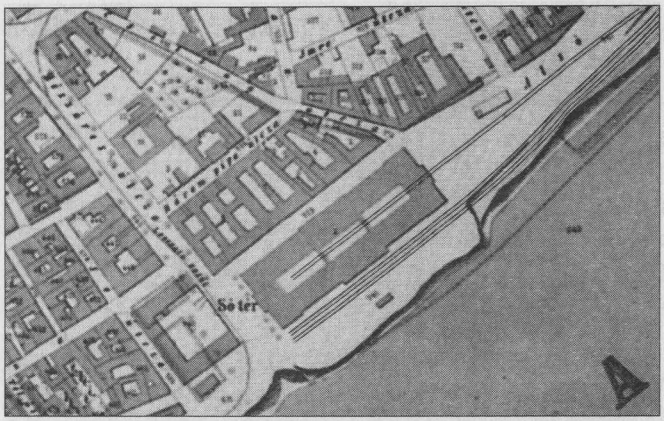
1. kép. **A már álló és működő Vígszínház falai mellet közvetlen haladó, a Szt. István körút keresztezésével egészen a Markó utcáig közlekedő tehervonatokat és az általuk kiszolgált gyárak környezeti hatását a városrendezés – jogosan – nemkívánatosnak nyilvánította**

Érdekességként megjegyezhető, hogy a valaha volt vasúti területek *legmélyebben* a belső Ferencvárosban ékelődtek be a városszerkezetbe: a Fővám téren elérték a tényleges Belvárost, a középkori városfal vonalát *(2. kép)!*

1. ábra

Barnaövezetek – vasúti zónák





2. kép.
A valaha volt vasúti területek *legmélyebben* a belső Ferencvárosban ékelődtek be a városszerkezetbe: a Fővám téren elérték a tényleges Belvárost, a középkori városfal vonalát

Ma már szinte elképzelhetetlen, hogy a Közgazdasági Egyetem dísztermében és nagy előadóiban (a korábbi vámházépület udvarain) tehervagonok járjanak, pedig a rendszernek egykor igencsak szigorú funkcionális és gazdasági okai voltak: *„... az épület hosszában pedig vasúti kocsik számára van alkalmas járóhelyről gondoskodva úgy, hogy [...] ezzel az indóházaktól a Vámhivatalig és onnan ismét vissza való szállítások nehézségei s költségei is csaknem teljesen el lesznek enyésztetve" (3., 4. kép).*

Az említett példák jó tanulsággal szolgálhatnak arra nézve is, hogy a mai tervezők, döntéshozók – kellő mélységű vizsgálatokra alapozva – bátran élhetnek nagyléptékű, akár merésznek tűnő városrendezési intézkedésekkel is: a jól megalapozott, előre tekintő döntéseket (történjenek akár egy rendszer bevezetésére vagy éppen megszüntetésére) az élet eddig megfelelőképp igazolta. A halogatott struktúraváltás viszont mindenképpen veszteséget, a konkurens fejlődő nagyvárosi térségekkel szemben lépéshátrány-kialakulást okoz.

3. kép
Ma már szinte elképzelhetetlen, hogy a Közgazdasági Egyetem dísztermében és nagy előadóiban tehervagonok járjanak

Területhasználat és ingatlangazdálkodás a MÁV keretein belül

A MÁV Rt. az ország egyik legnagyobb ingatlanvagyonnal rendelkező, illetve ingatlanvagyont kezelő vállalata. Nyilvántartásában országosan csaknem 30 ezer hektár földterület szerepel. E vagyon több mint egyharmada társasági tulajdon, a többi a kincstáré, melynek a társaság csak kezelését látja el. Az 1980-as évek derekáig ezek az ingatlanok viszonylag jól kihasználtak voltak, hiszen akkor az áruszállítás a jelenleginek háromszorosa, a személyszállítás kétszerese, de pl. a vasút dolgozóinak létszáma is több mint duplája volt a jelenleginek. Az ezt követő ismert gazdasági folyamatok nyomán a vasúti szállítások drasztikus lecsökkenése óriási kapacitásfelesleget szabadított fel, ami éreztette hatását az ingatlanok esetében is: ezek jó része is kihasználatlanná, feleslegessé vált, miközben a MÁV veszteséges gazdálkodása miatt megindult *fokozatos lepusztulásuk* is.

A vasút klasszikus szervezeti rendszerében meglehetősen késve alakultak ki (és nem kellő hatékonysággal kezdték el működésüket) azok a szervezetek, amelyek feladata a felszabadult vagy felszabadítható ingatlanok hasznosítása lett. A MÁV legutóbbi szervezeti átalakulása során az egyes főbb vasúti szervezetek önállósulásával 2003-ra már négy üzletág (pályavasút, személyszállítás, árufuvarozás, vontatás) valamint egy központi irányítási egység jött létre a társaság keretein belül. Felismerve az *ingatlan-hasznosítási tevékenység* kulcsfontosságú, stratégiai szerepét, annak szervezetét *a központi irányítási egységen belül* (a MÁV Rt. vezérigazgatójának közvetlen irányításával) alakították ki.

4. kép
A középső (magasabb és belül már elfalazott) kapunyílások szolgálták a vasúti célokat

A szervezeti keretek tehát adottak, az egyes vasúti ingatlanterületek további sorsáról üzemi elemzéseken és prognózisokon alapuló vasúti-stratégiai döntések nyomán lehet terveket készíteni.

A területhasznosító folyamat „vasúti" oldala

A jelenlegi struktúraváltó folyamatok háromféleképpen érintik a főváros vasúti rendszerét:

– Folytatódik az elöljáróban bemutatott – történelmi – folyamat, a „nehéz" (nem városi környezetbarát) üzemek külső zónákba – vagy napjainkban inkább vidékre – való telepítése.

Ezt követi természetesen a kapcsolódó vasúti kiszolgáló hálózat is, többször (de még nem elégszer) a *kínálati* oldalon előkészítve, beruházást vonzó, letelepedést segítő ajánlati infrastruktúra-elemként.

– A gazdaság szerkezetváltása következtében csökken egyes ipari vagy mezőgazdasági tevékenységek részaránya (bizonyos nehézipari tevékenységek meg is szűnnek), a vasúti szállítási igény ennek következtében *összességében* csökkenhet. Ez már nemcsak a közvetlen helyi kiszolgáló vasúti területeket érinti, hanem befolyást gyakorolhat a vasútüzem „hátországára" is (rendezők, üzemi telephelyek forgalma, helyigénye).

– Változik maga a vasútüzem: új feladatok, új szállítási technológiák, új üzemeltetési rendszerek jelennek meg, melyek egy része csökkenti, más része viszont növelheti a vasút funkcionális területigényét.

(Ide tartoznak a darabáru-szállítás helyét fokozatosan elfoglaló konténeres, RO–LA vagy csere-felépítményes stb. szállítási módok, a logisztikai központok, de a személyszállítás növekvő minőségi igényei nyomán keletkező vonali többlet-vágányigények, vagy akár a – talán belátható időtávban nálunk is megjelenő – nagy sebességű vasúti pályák is.)

A hármas hatásmechanizmus és a MÁV *belső* korszerűsítő elképzeléseinek (funkció-átcsoportosítások, telephelyváltások stb.) eredőjeként a városszerkezet szempontjából fontos döntések születhetnek:

– a vasúti területet meg kell tartani a jövőben is,
– teljes funkcióváltásra kerülhet sor, vagy
– kettős (esetleg többszörös) hasznosítás jöhet szóba.

E döntés meghozatalánál igen fontos követelmény a *szakszerű* objektivitás, hiszen mind a bizonytalankodásnak, döntésképtelen halogatásnak („hátha jó lesz még valamire ..."), mind a napi pénzügyi nehézségek okozta fiskális szemléletnek („adjuk el, az árára nagy szükség lenne ...") hatalmas veszélyei vannak.

Az *előbbi* lelassíthatja a globális városfejlődési folyamatot:

– befektetések nem a városszerkezetileg kívánatos helyen valósulnak meg,

– a terület fenntartására – értékelhető funkció hiányában – nem jutván pénz, óhatatlanul végbemegy annak lepusztulása,

– a szomszédos területek fejlődése a „rossz környezet" miatt meghiúsul, rosszabb esetben slumosodáshoz vezet.

Az *utóbbi* a vasút önnön jövőjét veszélyezteti:

– akadálya lehet egy közeljövőbeni terület-funkció racionalizálásnak,

– eleve lehetetlenné teszi távlatban kapacitás-bővítő beruházások megvalósítását, új rendszerek-rendszerelemek bevezetését, *konzerválja a mai szegényes jelent.*

A terület-hasznosító folyamat városi vetülete

A településszerkezetet javítani kívánó oldal alapvető érdeke, hogy a (fekvésüknél, kapcsolatrendszerüknél stb. fogva) potenciálisan értékes területek minél nagyobb hányadát vonja be egységes tervezési-ellenőrzési körébe, növelve így a városfejlesztő-rehabilitáló akciók realitását, hatékonyságát. Különösen így áll ez az értékes – viszonylag belső fekvésű – barnaövezet rehabilitációjánál: az igazi áttörésekhez (funkcióváltáshoz, a területek társadalmilag elismert presztízsének növekedéséhez) többnyire *nagyobb léptékű városrendezési akciók,* látványos lépések kellenek.

A közelmúlt példája: a volt Budapest–Dunapart teherpályaudvar területét egy valóban nagyszabású projekt (a később meghiúsult EXPO) segítette végre a rég kiérdemelt funkcióváltáshoz, mely nélkül a közvetlen csatlakozó térség (már akár lassabb, fokozatosabb) átalakulási folyamatának még esélye is alig lett volna.

Természetesen nem mondható ki, hogy kisebb területek funkcióváltásának nincs létjogosultsága, de a megcélzott *városszerkezeti integráció* a barnaövezet – különösen egy vasúti terület – belsejében végrehajtott egyedi akciókkal nehezen érhető el.

Városszerkezeti szempontból a vasúti infrastruktúra öt tárgyalt szegmense a következőképpen hasznosítható:

– Állomások, pályaudvarok (vasút számára feleslegessé vált) területrészei: parkolóhelyek, P+R parkolók, tömegközlekedési átszállópontok, kereskedelem, intermodális csomópontok. (Tehát a megmaradó *vasútüzemhez, közlekedéshez kapcsolódó* szolgáltatások élvezzenek prioritást az egyéb vállalkozási formákkal szemben.)

– Megszűnő vasútüzemi telephelyek:

nagyobb összefüggő területegységek, elsősorban *vállalkozási terület* jellegű hasznosításra. (Fontos a környezet szennyezettségi állapota, mely behatárolhatja az utóhasznosítás ágazati jellegét, a terület-előkészítés költségigényét.)

– Megszűnő iparvágány-hálózatok:

Az alapvetően vonalas létesítmények keskeny területsávjai *önálló* települési funkciók kialakítására általában nem alkalmasak.

Az utóhasznosítás két irányú lehet: vagy megőrizve a nyomvonalas jelleget bővítik a közúti, tömegközlekedési pályákat és újakat létesítenek; kerékpárutakat építenek, vagy mintegy beleolvadva az addig kiszolgált létesítmények telektömbjeibe (együttes kezelés) a terület rehabilitációjának részévé válnak.

– A vasúti *háttéripar* megszűnő telephelyei:

Az utóhasznosíthatóság hasonlít a vasút megszűnő üzemi létesítményeiéhez, de a területek topográfiai kapcsolódása a (tovább élő) vasúti hálózathoz azoknál legtöbbször egy fokkal lazább. Ebből következően a vállalkozási zónákon kívül elképzelhetőek adott esetben lakóterületi vagy vegyes utóhasznosítások is.

– Nyíltvonali területek:

A megszűnő iparvágány-elemekkel ellentétben más nagyobb rehabilitációra váró területegységgel többnyire nem vonhatók össze. A kifejezetten vonalszerű, keskeny sávok utóhasznosítása a nemzetközi gyakorlatban igen gyakran *marad közlekedési jellegű* (utak, kerékpárutak, tömegközlekedési eszközök nyompályái). Megmaradó, tovább üzemelő vasútvonal melletti felhagyott vontatóvágányok, vágányzónák nyomvonalát legtöbbször nem célszerű átminősíteni. Városszerkezeti hasznuk csekély, a későbbiek folyamán viszont egy ma még esetleg előre nem látható vonali fejlesztés területei lehetnek. (Addig is védőzónaként, zöldfelületként hasznosulnak.)

Összefoglalva: A fennmaradó, életképes vasúti infrastruktúrához közvetlenül kapcsolódó felszabaduló területek közül a vonaliakat ajánlott rezerválni, az állomásiakat pedig (a vasúti rendszer hatékonyságát is növelő) komplex közlekedési ágazati területen célszerű megújítani. E megoldásoknak az utóhasznosítás során prioritást kell biztosítani.

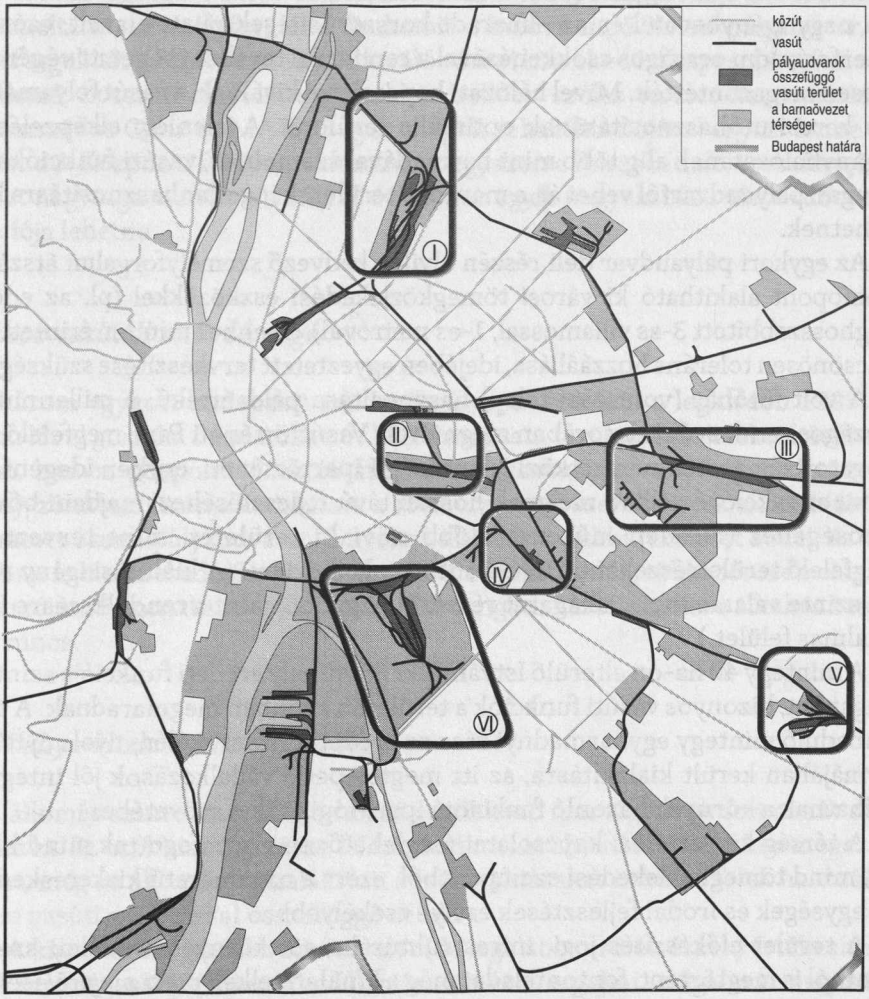
A tovább élő vasúti rendszerhez (területileg vagy funkcionálisan) lazábban kapcsolódó, nagyobb kiterjedésű, összefüggőbb egységek rehabilitációs iránya kötetlenebb, meghatározója a kívánt városszerkezet, korlátozói (bizonyos esetekben) a környezeti adottságok.

Egyes jelentősebb vasúti területek integrációs lehetőségei

A főváros számos alulhasznosított vasúti területe közül ez a tanulmány elsősorban a *barnaövezetben fekvőket* veszi vizsgálat alá, más – egyébként kétségtelenül fontos, megoldandó problémát jelentő – egységekkel (ilyen pl. a Nyu-

2. ábra

A barnaövezetbeli vasúti területek integrációs lehetőségei



gati teherpályaudvar és a Déli pályaudvar területe) e helyütt nem foglalkozik *(2. ábra)*.

Rákosrendező térsége

A zónába a rendező pályaudvaron kívül az Északi Fűtőház, az Istvántelki Főműhely és Angyalföld vasútállomás tartozik bele.

Az 1980-as évekig Rákosrendező (Budapest három nagy rendező pályaudvara közül jelentőségében a második) állandó túlterheltségben üzemelt, a magyar vasúti hálózat egyik legendás szűk keresztmetszete volt. Infrastruktúrája a nagy igénybevétel és az elmaradt korszerűsítések miatt elavult, ezért a teherforgalom országos csökkenésével a rendezési tevékenységet itt végérvényesen megszüntették. Mivel hálózati kapcsolatai kiválóak, a vasút folyamatosan keresi utóhasznosításának optimális területét. A jelenlegi elképzelések vágányhálózatának alig több mint harmadával számolnak, vasúti funkciókat a Nyugati pályaudvartól vehet át, a maradék területek ingatlanhasznosításra kerülhetnek.

Az egykori pályaudvar déli részén elvileg kedvező személyforgalmi átszálló csomópont alakítható ki városi tömegközlekedési eszközökkel (pl. az eddig meghosszabbított 3-as villamossal, 1-es metróval), de ehhez minden érintett fél kölcsönösen toleráns hozzáállása, idejében egyeztetett tervkészítése szükséges.

A volt fűtőház (vontatási telep) hasznosítása példaértékű: a millenniumi országos rendezvények sorában megnyitott Vasúttörténeti Park megfelelő támogatottság esetén nemzetközi jelentőségű ipartörténeti, egyben idegenforgalmi attrakcióvá válhat, melynek hosszú távú fejlesztéséhez, majdani bővíthetőségéhez (minden múzeum előbb növi ki területét, mint tervezték) megfelelő területrészeket tartalékként meg kell őrizni. (A kiállítási igény már ma szinte valamennyi szakágazat részéről nagyobb, mint a rendelkezésre álló alkalmas felület.)

A mintegy 40 ha-on elterülő Istvántelki Főműhely eredeti funkciója szintén megszűnt, bizonyos vasúti funkciók a területen azonban megmaradnak. A felszabaduló mintegy egyharmadnyi rész az eredeti terület szélén, nyolc új telek formájában került kialakításra, az itt megtelepedő vállalkozások jól integrálódhatnak a környék hasonló funkciójú ipari-logisztikai szövetébe.

A térség közlekedési kapcsolatai meglehetősen visszafogottak mind közúti, mind tömegközlekedési szempontból, ezért a nagyméretű kiskereskedelmi egységek és irodai fejlesztések esélye csekélyebb.

A terület-előkészítés jogi, infrastrukturális sőt környezetvédelmi szempontból is megtörtént, fontos feladat még a kínálati telkek *piaci megítélésének javítása* bontásokkal, „arculat"-rendezéssel.

Alternatív lehetőséget jelent az értékesítéssel szemben az előkészített terület egy kézben tartása és ipari parkokhoz hasonló üzemeltetése. Ez a rendszer segítene megőrizni a felújítás esetén egyébként értékes „történeti" épületállomány által nyújtható *kedvező, egységes imázst*, ami már most is, de a jövőben még inkább piaci tényezővé válik.

Angyalföld vasútállomás vágányhálózata a szállítási struktúra átrendeződése következtében mintegy egyharmadára zsugorítható, az északi oldalon felszabaduló sáv az épülő Körvasút menti körút és a vasút határzónájában elsősorban környezeti hatásokra kevésbé érzékeny hasznosításra javasolható.

Józsefváros térsége

Az ország legrégibb MÁV fejpályaudvarát a vasút nem kívánja hosszú távon üzemeltetni, személyforgalmi funkcióit a kibővítendő Keleti pályaudvar, teherforgalmát a BILK venné át. A kiváló városi közlekedési kapcsolatokkal rendelkező, hosszan elnyúló, ugyanakkor kellően széles terület hasznosítása a szomszédos Ganz és MÁVAG gyártelepek rehabilitációjával együtt lenne kezelendő. Központi fekvése, valamint az egyszerre felszabaduló összefüggő terület nagysága miatt a következő évtizedek egyik nagyszabású városrendezési akciója lehetne.

Rákos vasútállomás térsége

A három egykori budapesti rendező pályaudvar közül a legkisebb 1993 óta nem lát el gurítási feladatokat. A MÁV mégsem területének értékesítését tervezi, hanem gócponti funkció átcsoportosításával itt, a felhagyott irányvágány-zónában kívánja kialakítani a személyvonati szerelvények előkészítésére hivatott üzemi pályaudvarát. Mivel az állomás további területét a mai, és távlatban is megmaradó funkciók (iparterület-kiszolgálás, többszörösen elágazó csomóponti vonatkezelés) kitöltik, *külső* ingatlanértékesítésre alkalmas terület nincs.

Kőbánya-Hízlaló állomás térsége

Az állomás szinte kizárólag a hozzá csatlakozó iparvágányok forgalmát szolgálta ki. Ez utóbbiak egy része felszámolásra került, mások forgalma megcsappant, még az állomáson kialakított vasúti raktárakat is külső felek használják nem vasúti szállítással összefüggő célokra.

A kialakult helyzet felveti a terület (de legalább területrészek) értékesítésének szükségességét, hiszen az állomáson már a forgalmi szolgálat is megszűnt.

Csökkenti az ingatlanegyüttes hasznosíthatóságát (értékét), hogy városszerkezetileg egy erősen lepusztult, slumosodott térségbe van mélyen beágyazódva, és önálló fejlesztésére nincs gyakorlati esély. Egyes vasútfejlesztési tervek ezen a nyomvonalon alakítják ki a ceglédi vasútvonal és a Keleti pályaudvar közvetlen kapcsolatrendszerét, mely esetben számos nagy presztízsű vonat (IC-k, Ferihegyi gyorsvasút, távlatban nagysebességű vasút) közlekedne erre, ami viszont bizonyos városképi követelményeket is támasztana a területtel szemben.

Szemeretelep térsége

A Budapest–Cegléd fővonal Szemeretelep megállóhelyénél kiágazó „Nagy Burma" vasútvonal, annak Pestszentlőrinc–Kavicsbánya állomása és a hozzá kapcsolódó iparvágány hálózat egy régi és környezeti ártalmakkal erősen terhelt klasszikus ipartelepi gócot alkotott.

A térség átalakulása jelentős magánberuházás nyomán már megindult (Auchan bevásárlóközpont, majd a későbbiekben várhatóan a szokásos kapcsolódó multinacionális üzletházak). Mind az iparvágány-hálózatot, mind a teljes állomási vágányhálózatot felszámolják, maga a Burma vasútvonal viszont – mint stratégiai összekötő vonal – egyelőre megmarad. (Érintett szakaszának teljes felszámolása a Kőbánya–Kispest–Csillagrét térségében megvalósítandó kapcsolatfejlesztések megvalósulásának függvénye.)

Ferencváros térsége

Budapest Ferencváros rendező pályaudvar – a fővárosi és egyben az országos vasúthálózat legforgalmasabb csomópontja – a jelentős szállítási igényesés ellenére (a három budapesti rendező közül „egyedüli túlélőként") továbbra is üzemel, s funkciója a jövőben is megmarad.

A csökkenő igénybevétel 1996-ban az eredetileg két gurítódombbal dolgozó rendszer felének leállítására vezetett. Mivel a távlati prognózisok alapvető forgalomemelkedést nem jósolnak, várhatóan a pillanatnyilag használaton kívül helyezett üzemi területekre később sem lesz szükség. Hatalmas akadálya viszont a közvetlen hasznosításnak az a tény, hogy a felszabadult zóna a pályaudvar *vágányhálózatának közepén* található, hermetikusan elzárva. „Kibontására" és a városszerkezethez való csatolhatóságának biztosítására a tulajdonos MÁV elővizsgálatokat végzett, melyek eredménye egy több változatból álló tervezet. A programváltozatok az üzemi technológia különböző megoldásaival többé-kevésbé biztosítják a vasúti akcióterület térbeli összefogását, a felszabaduló területrészek „szélre kerülését". A (2000-es áron) 11–15 milliárd Ft-os beruházások nyomán 10–14 ha terület szabadulna fel, különböző elrendezésekben.

Az időközben lefolytatott városszerkezeti-stratégiai vizsgálatok nyomán ugyanakkor a térségben – a Soroksári út ill. a Gubacsi út mentén – több fejlesztési elképzelés született. A térség Budapest legnagyobb egybefüggő barnamezős zónája, mind a főváros, mind a vasúttársaság érdeke, hogy a terület pozíciója javuljon, revitalizációja érdemben megkezdődhessen. Az összefonódó, mintegy 60 ha-os városszerkezeti egység integrálása, a mozaikos megújulás hatékonyságának javítása itt *nem képzelhető el egyszerűen az ingatlanértéke-*

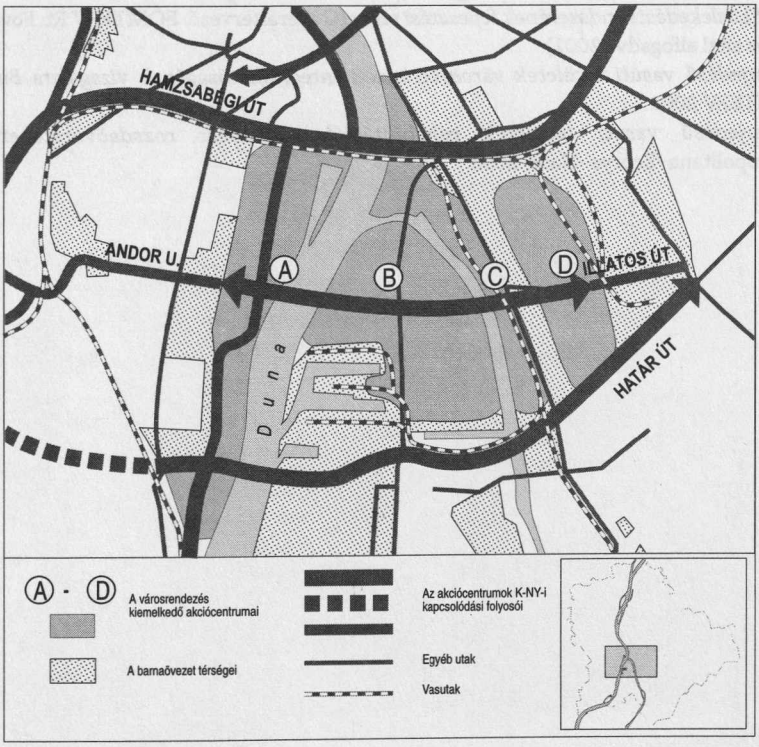
sítésre építve, Fővárosi önkormányzati, sőt kormányzati aktív szerepvállalásra van szükség, elsősorban nagyobb térszerkezeti egységekre kiterjedő koncentrált intézkedésekhez.

Közlekedési (Lágymányosi híd + kapcsolódó közúti fejlesztések, 1-es villamos) és városrendezési („EXPO" terület) akciók nyomán, közel tíz év eredménye bontakozik ki a területet északon határoló összekötő vasútvonalon túl.

Más jellegű, de hasonlóképp látványos területi fejlődést hozott a közlekedési infrastruktúra *nagy léptékű fejlesztése* a Váci út térségében. Ahhoz, hogy ez a fejlődés a Ferencvárosi rendező pályaudvar környezetében is megindul-jon, a közösségi és magán erőforrások integrálására, közös jövőkép felvázolására van szükség. A jól lehatárolható, kompakt vasúti „hulladékterületekhez" képest a felszabaduló terület nagysága itt sokkal jelentősebb, a szükséges vasúti és egyéb infrastrukturális beruházási igény csak városléptékű program keretében oldható meg.

3. ábra

Átalakuló zóna a főváros barnaövezetének déli ívén



Egy lehetséges – kibontakozó – jövőkép:

Keleten az átstrukturálódott rendező pályaudvar felszabaduló (nyugati oldali) területsávja, nyugaton a Ráckevei-Duna-ág melletti területek revitalizációja nyomán *elindítható,* és a *Mester utca déli szakaszának* megnyitásával, az *észak-déli regionális gyorsvasút* itteni szakaszának üzembe helyezésével, illetve a *Körvasút menti körút* (+albertfalvai Duna-híd) megépítésével hatékonyan *megtámogatható* térségi fejlődés már együttesen elég erőt képviselhet ahhoz, hogy a köztes (Gubacsi út, Mester u.) területekre is kihasson, és egy összefüggő fejlődő zónát alkosson.

Ha ez a folyamat megindul, belátható, hogy a főváros barnaövezetének déli ívén (a Dunára felfűződő, és a Galvani úti hídon átvezetendő Andor utca–Illatos úti összekötéssel szerves egységbe kapcsolható) átalakuló zóna Budapest új fejlesztési területe lehet *(3. ábra).*

Irodalom

Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve (Generáltervező: FŐMTERV Rt. Fővárosi Közgyűlés által elfogadva 2001).

Nagykiterjedésű vasúti területek városszerkezeti integrálhatóságának vizsgálata Budapesten. FŐMTERV 2002.

Nagykiterjedésű vasúti területek rehabilitációja Budapest rozsdaövezetében. Studio Metropolitana–Ecorys–Naos, 2003.

III. rész

A funcióváltás sikeres példái és tervei

SIKOS T. TAMÁS

Siker vagy kudarc? A barnaövezet hatása a budapesti bevásárlóközpontok fejlődésére

A bevásárlóközpontok világszerte sok esetben a nagyvárosok barnaövezeteiben épültek fel, így történt ez Budapesten is. A WestEnd City Center, a Pólus Center, a Mammut1 és a MOM Park például a korábbi gyárak, a MÁV és laktanyák területét választották telephelyül. Az így kialakult kereskedelmi egységek tehát alacsony értékű, rehabilitációra szoruló területeken létesültek, ugyanakkor a város fontos közlekedési csomópontjai közelében.

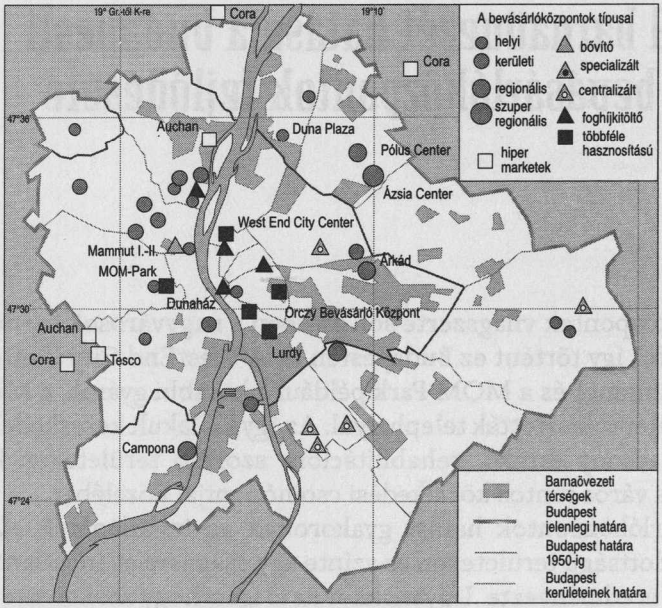
A bevásárlóközpontok hatást gyakoroltak az ingatlanárak alakulására. A kedvező adottságú területeken ez szinte egy csapásra az ingatlanárak gyors növekedését eredményezte. Ugyanakkor az is igaz, hogy azokon a területeken, ahol a kereskedelmi objektumok telepítése nem volt körültekintő, és emiatt jelentős környezeti problémák keletkeztek (például a növekvő gépjárműforgalom miatt zaj- és légszennyezés), az ingatlanok vesztettek értékükből. A fentebb vázolt trendek szinte mindenütt megfigyelhetők a bevásárlóközpontok közvetlen környezetében *(1. ábra)*.

A barnaövezet kedvező feltételeket kínál a kereskedelmi központok telephelyének kialakítására, ugyanakkor hatással van a kialakított kereskedelmi központok gazdasági sikerére is. Az alábbiakban bemutatunk néhány esetet,

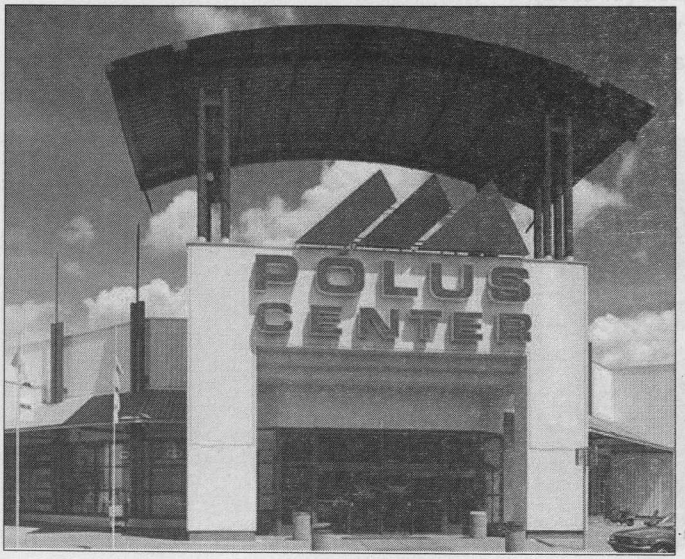
1. kép. **A Duna Plaza bevásárlóközpont**

1. ábra

A bevásárlóközpontok elhelyezkedése a barnaövezetben



hogyan választották ki az új bevásárlóközpontok telephelyét, milyen funkcióváltáson ment keresztül az említett térség.



2. kép. **A Pólus Center bevásárlóközpont**

A bevásárlóközpontok fejlődésében az igazi változást az 1996-os esztendő hozta, ekkor nyíltak meg az első regionális szerepkörű kereskedelemi központok, a Duna Plaza (42 ezer m^2) és a Pólus Center (56 ezer m^2) *(1., 2. kép)*.

E kereskedelmi létesítmények a bevásárlóközpontok harmadik generációjához sorolhatók.[2] Megépülésük a barnaövezet funkcióváltásában meghatározó jelentőségű volt, szerkezet-átalakító folyamatot indítottak el. A kereskedelmi központok beruházói olyan alacsony értékű területeket kerestek, amelyek alkalmasak nagy méretű kereskedelmi objektumok letelepítésére.

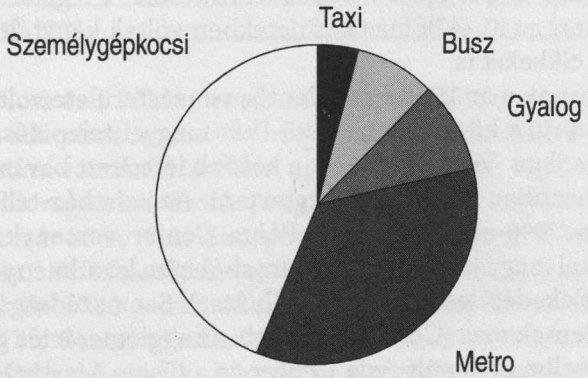
A Duna Plaza a Transelektro Vállalat tulajdonában lévő egykori iparterületen létesült, a Pólus Center pedig egy megüresedett laktanya területén.

A Duna Plaza helyének kiválasztásakor a legfontosabb szempont a jó megközelíthetőség volt. A befektetők remélték, hogy egy sikeresen működő és kedvező földrajzi adottságokkal rendelkező bevásárlóközpontot a vevők nagy távolságból is fel fognak keresni. Maga a terület és annak közvetlen környezete kevésbé játszott szerepet a telephelyválasztásban, hiszen az előzetes piackutatások is azt jelezték, hogy a Duna Plaza – regionális szerepköréből adódóan – jelentős vonzáskörzettel fog rendelkezni. Ugyanakkor a közvetlen környezet, a XIII. kerület demográfiai helyzete a sok nyugdíjassal, valamint a relatíve magas munkanélküliség nem előnyös egy bevásárlóközpont számára.[3] A Váci út dinamikus fejlődése és a városközpont megnyílása a Váci út irányába (Duna Office Center, Trade Center, Danubius Ház, OTP, Budapest Bank stb. új székházai) viszont pozitívan hatott e térség fejlődésére *(2. ábra)*.

A Duna Plaza helyzetét az is erősítette, hogy a Váci út nagy forgalmú sugárúttá fejlődött, amely Budapestet az északi országrésszel köti össze, a térségben igen jelentős a személygépjármű-forgalom. Budapesten viszont a lakosok nagy része a tömegközlekedést részesíti előnyben, és a Duna Plaza jól elérhe-

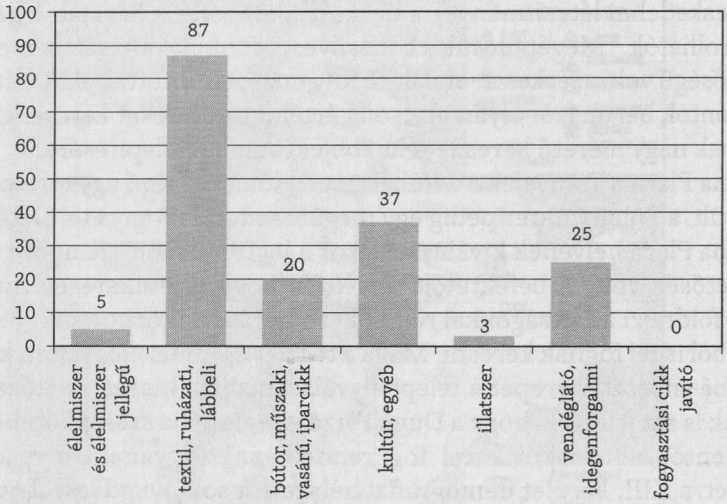
2. ábra

A Duna Plaza megközelítésének módja



3. ábra

Üzleti mix a Duna Plazában



tő tömegközlekedési eszközzel: az észak-déli metróvonallal és a helyi és helyközi autóbuszjáratokkal. Az Árpád-hídon keresztül, Budáról is könnyen elérhető a bevásárlóközpont, sőt, az épülő M0 körgyűrű is a közelben csatlakozik a 2-es főúthoz. E tényezők mind hozzájárultak ahhoz, hogy a Duna Plaza az egyik legsikeresebb bevásárlóközponttá váljék Budapesten. A Duna Plaza kihasználtsági mutatója 100%-os, amelynek okai a rendkívül jól összeállított üzleti mixben és a bevásárlóközpont térségének megújulásában keresendők *(3. ábra)*.

A Pólus Center történetéhez nem csak az tartozik, hogy korábbi területén egy elhagyott laktanya állt, hanem az is, hogy Budapestnek olyan kerületében létesült, ahol az ezer lakosra jutó kereskedelmi terület a legalacsonyabb volt *(1. táblázat)*. Emiatt az itt élők más kerületekben voltak kénytelenek bevásárolni, még a napi cikkeket is.

A Pólus Centernek már 1996-ban jelentős vonzásterülete volt a budapesti agglomerációs gyűrűre kiterjedően is, 29 Pest megyei településsel igen jó a közlekedési kapcsolata. Versenyelőnyét a később létesített bevásárlóközpontokkal szemben azonban nem tudta megtartani. Az üzletház-telítettségi mutatója napjainkra 90%-ra csökkent. A Pólus Center versenyképességének romlása több okkal magyarázható: a belvárosból igen körülményes az elérhetősége tömegközlekedési eszközzel *(2. táblázat)*. Szomszédságában komoly versenytársak jelentek meg (Cora, a Tesco stb. az agglomerációs gyűrűben, de még inkább a közelben felépült Asia Center és a China Market), amelyek elszívják a Pólus Center vásárlóközönségének egy részét.

1. táblázat

Az 1000 lakosra jutó üzletek száma és üzleti alapterületek mérete, 1995-ben

Megnevezés	1 000 lakosra jutó	
	üzletek száma (db)	üzletek alapterülete (m^2)
Budapest	14,96	1 638,8
XV. kerület	9,61	684,4
XVI. kerület	10,10	909,5
IV. kerület	9,82	963,1
XIII. kerület	18,54	1 854,4
XIV. kerület	12,53	1 216,2
X. kerület	11,94	1 206,5
III. kerület	14,62	1 389,4

Forrás: Központi Statisztikai Hivatal

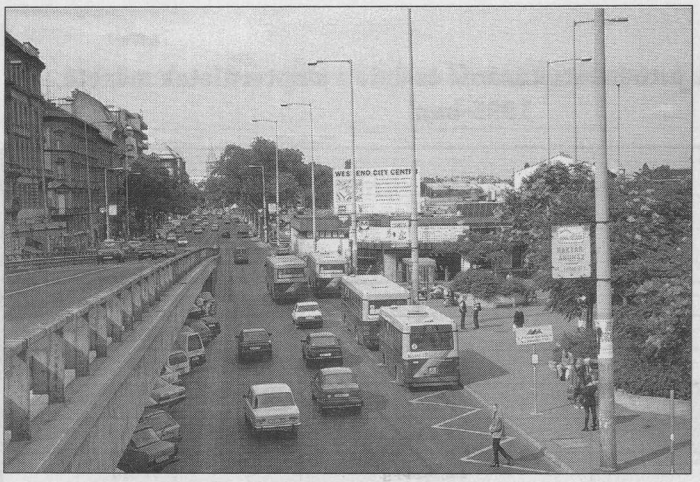
2. táblázat

A Pólus Center és a Duna Plaza átlagos elérési ideje tömegközlekedési eszközzel

Kiindulási pont	Pólus Center	Duna Plaza
Újpest	15 perc	10 perc
Moszkva tér	45 perc	30 perc
Ferenciek tere	35 perc	15 perc
Móricz Zsigmond körtér	40 perc	30 perc
Baross tér (Keleti pályaudvar)	25 perc	20 perc
Örs vezér tere	30 perc	40 perc

A Duna Plaza és a Pólus Center eddigi működési tapasztalatai, a tényleges vevővonzási adatok azt mutatják, hogy csak azok a bevásárlóközpontok képesek kiterjeszteni vonzásterületüket egész Budapestre, vagy annak jelentős részére, amelyek vagy a belvárosba, vagy ahhoz közel települtek.

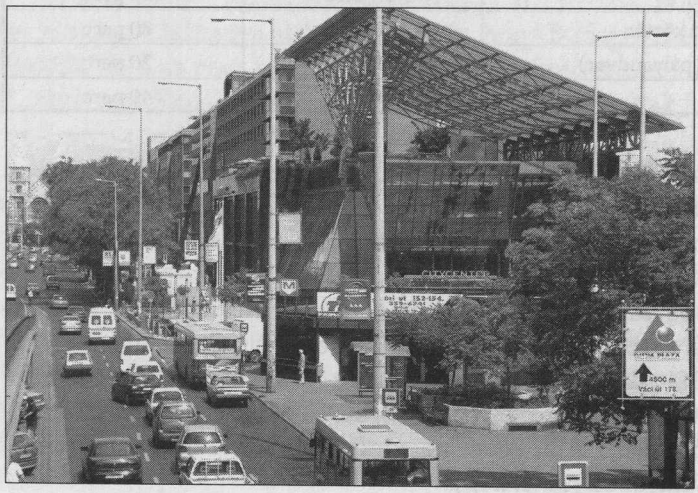
1999-ben már 33 bevásárlóközpont volt Budapesten. A WestEnd City Center[4], a TriGránit Rt. új zászlóshajója szintén 1999-ben nyílt meg 94 ezer m^2-en, 514 üzlettel és 1700 parkolóhellyel, a központi üzleti negyed peremén. A WestEnd City Center többfunkciós központ, kereskedelmi, irodai és szállodai funkciókkal rendelkezik. A központ nagymértékben hozzájárult a leromlott városrész megújulásához *(3., 4. kép)*.



3. kép. **A Westend City Center kijelölt építési területe**

A TriGránit Rt. „az évszázad építkezésébe" kezdett a barnaövezet részét képező MÁV területen, ez volt idáig Kelet-Közép-Európa egyik legnagyobb beruházása (200 millió dollár). A hatalmas beruházás más beruházók érdeklődését is felkeltette a térség iránt, a bevásárló- és szórakoztatóközpont mellé irodaházat és szállodát is építettek. A jövő tervei között szerepel, hogy a Ferdinánd hídtól kezdődően föld alá süllyesztik a vasúti síneket, a kialakított sétányt pedig parkosítják egészen az Állatkertig.

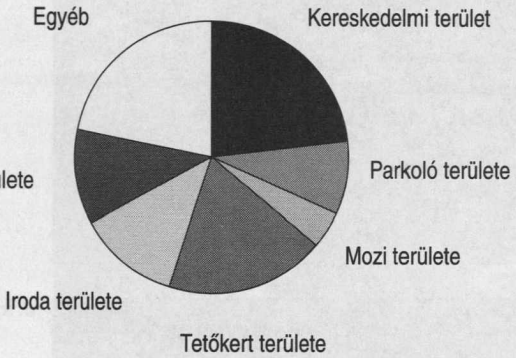
A bevásárlóközpont telephelyválasztásában nagy szerepe volt a központi fekvésnek, a Nyugati tér Budapest egyik legforgalmasabb közlekedési csomópontja. A WestEnd tervezésekor naponta 400 ezer főnyi átmenő forgalommal számoltak a tervezők. Különböző közlekedési eszközökkel lehet elérni a bevásárlóközpontot. A 2 km-es vonzáskörzetben 220 ezer fővel, az 5-km-es von-



4. kép. **A Westend City Center átadása után**

4. ábra

A Westend City Center területhasznosítása



záskörzetben 700 ezer lakossal lehet számolni. A kereskedelmi központ jól illeszkedik a környező épületekhez – elsősorban az Eiffel tervezte Nyugati pályaudvarhoz – modern stílusával *(4. ábra)*.

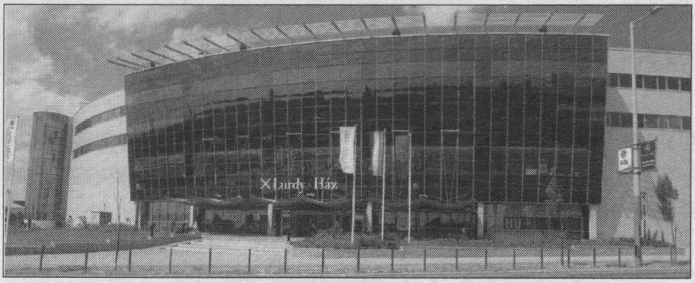
A WestEnd City Center üzleti sikerében nagy szerepe van a kedvező földrajzi fekvésnek, ennek is köszönheti 100%-os kihasználtságát.

Az Örs Vezér tér közelében már a 19. század végén is jelentős ipari tevékenység folyt. A terület azonban főleg az elmúlt 50 évben épült be a Füredi úti lakóteleppel, a HÉV-vel, és itt van a 2-es metró végállomása. Az 1980-as években nyitotta meg kapuit még a szocialista időkben egy bevásárlóközpont, a Sugár Áruház, és az IKEA, az 1990-es években a közelben nyitották meg az OBI Áruházat, míg 2002-ben, a tér másik oldalán, a barnaövezetben, az Árkád Üzletházat. Az újonnan kialakított bevásárlóközpont megépítésével egy korábbi „rozsdafolt" tűnt el Budapest térképéről.

Az Örs Vezér téren kialakított Árkád Üzletház az európai piacvezető ECE hálózat első magyarországi tagja. A bevásárlóközpont 100 millió euróból épült, 4 szintjéből három szinten kereskedelmi tevékenység folyik (42 ezer m^2-en, mintegy 180 üzletben), míg a negyedik emeleten irodák találhatók. Az Árkád Üzletház népszerűségében része van a sikeres telephely-választási politikának, egyszerű szerkezetének, és belső áttekinthetőségének. Igen sikeres a megválasztott üzleti mix is. Ennek köszönheti, hogy a vásárlók véleménye alapján az Árkád Üzletház a négy legkedveltebb bevásárlóközpont közé tartozik Budapesten *(5. kép)*.

A Sugár és az Árkád bevásárlóközpontok között erős a verseny, mivel vonzáskörzetük szinte teljes mértékben fedi egymást. Ennek ellenére a valóságban a két bevásárlóközpont inkább erősíti egymást, ami összefügg az agglomerálódás okozta előnyökkel, valamint azzal, hogy a két kereskedelmi központ más-más vásárlói célcsoportot célzott meg.

5. kép. **Az Árkád Üzletház 2002-ben**



6. kép. **A Lurdy-ház**

A bevásárlóközpontok között kialakult versenyben nem csak nyertesek vannak, hanem vesztesek is. Ezek közé tartozik a Lurdy-ház. A Lurdy-ház alacsony üzleti kihasználtsági mutatója (60%) rossz telephely-választási politikájának következménye. A Lurdy-ház, a Praktikerrel együtt a Közép-Ferencváros barnaövezetének vásárlóhiányos térségébe épült. Buda irányából a megközelítésük nehézkes, nincs megfelelő kanyarodó sáv kialakítva a Lágymányosi-hídról érkezőknek *(6. kép)*.

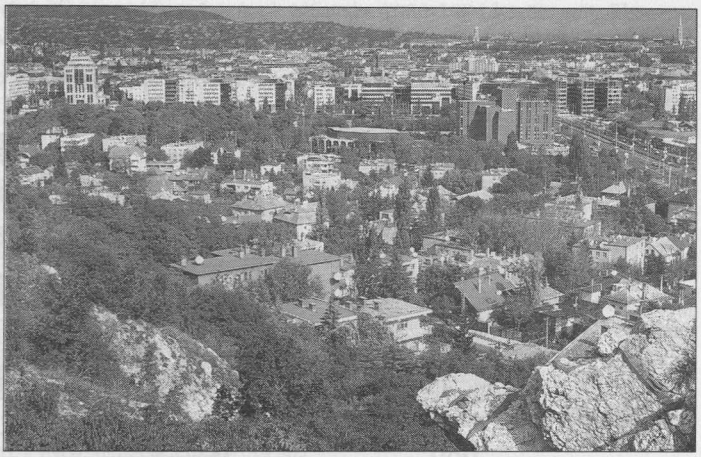
A Lurdy-ház vásárlói szívesen veszik igénybe a bevásárlóközpont más szolgáltatásait, igen népszerű például a mozi. A bevásárlóközpont működésének jövedelmező fenntartásához szükség volt a bérlői-mix megváltoztatására, egyre több korábbi üzlethelyiséget működtetnek irodaként.

A MOM Park a Magyar Optikai Művek korábbi gyárterületén, míg a Mammut a Ganz gyár II. kerületi telephelyén létesült *(7., 8. kép)*.

A Mammut Bevásárló- és Szórakoztató Központ[5] Buda legforgalmasabb közlekedési csomópontján, a Széna és a Moszkva terek találkozásánál épült fel, olyan térségben, ahol a vásárlóerő-potenciál az országban a legmagasabb (II., XII. és I. kerületek).

A kibővített Mammut I–II. üzleteinek száma 322, a MOM Parké 79. A két bevásárlóközpont közötti különbség nem csak a méreteikben mutatható ki, hanem a kialakítás filozófiájában is. A Mammut befektetőinek célja olyan komplexum kialakítása volt, amely kereskedelmi és szolgáltatási funkciókat

7. kép. **A MOM Park a Sas-hegyről**



8. kép. **A Mammut bevásárlóközpont**

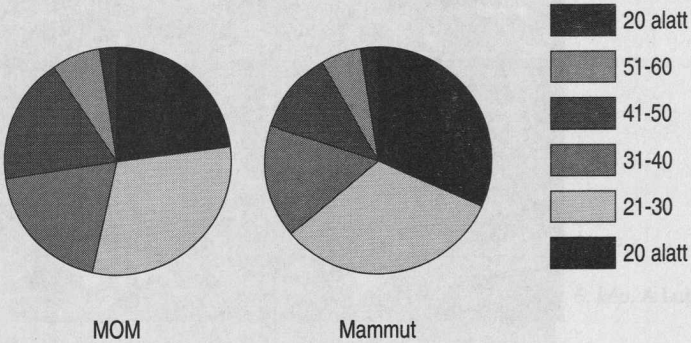
fog össze. A tervezők fontos szempontja volt, hogy a Mammut Buda szívében központi szerepet töltsön be. A Millenáris Park jól egészíti ki az üzletház funkcióit.

A MOM Park építésénél viszont eleve a több-funkciós (lakó-, iroda- és kereskedelmi funkciók) jelleg megvalósítása volt a befektetők célja. A MOM Park funkcionális szerkezetében a kereskedelmi funkció inkább a két másik funkció kiszolgálására, kiegészítő tevékenységként került megtervezésre. Ez magyarázza a viszonylag alacsony üzletszámot is. A két bevásárlóközpont közül a Mammut a fiatal korcsoportok körében kedveltebb, amely összefügg az üzleti mixszel, a bevásárlóközpont üzleti és szolgáltatási választékával *(5. ábra)*.

A Mammut sikerét az üzletház maximális kihasználtsága is jelzi, a MOM Park esetében ez a mutató csak 89%-os. A MOM Park helyzetét nehezíti az ún. Bermuda háromszög[6] elszívó hatása.

5. ábra

A Mammut I.–II. és a MOM Park látogatottsága korcsoportok szerint



Összegzés

– A bevásárlóközpontok a barnaövezet funkcióváltásában fontos szerepet töltenek be.

– A bevásárlóközpontok bevezetésével egyrészt megváltozott a kereskedelem szerkezeti formája, ugyanakkor a vásárlók szokásai is módosultak, igényeik megnőttek.

– A bevásárlóközpontok nem csak a vásárlások szinterei, hanem a családok számára szórakozási lehetőségeket is nyújtanak, egyaránt alkalmasak a különböző korosztályok igényeinek kielégítésére.

– A kereskedelmi központok sikere vagy kudarca nagymértékben függ a telephelyválasztástól, az üzletház belső szerkezetétől, a térség vásárlóerő-potenciáljától, a kereskedelmi egység üzleti mixének kialakításától, valamint a marketing-kommunikációtól.

Jegyzetek

1 A „Major Associated Mall Mart and Universal Town" kifejezésből keletkezett mozaikszó.

2 Az 1970-es években épültek az úgynevezett első generációs bevásárlóközpontok. Általános jellemzőjük, hogy alapterületük 10 ezer m2-nél nem nagyobb és csak néhány száz gépjármű számára biztosítottak parkolási lehetőséget (Flórián, Skála). Megjelenésükkor csak színesítették a kereskedelmet, de a hagyományos bolti kiskereskedelmi hálózatra nem igen voltak komoly hatással.

A bevásárlóközpontok második generációjához tartozik az 1980-ban átadott Sugár a maga 30 ezer m2-ével, amely mindmáig igen népszerű bevásárlóközpont maradt. Az üzletközpont megnyitásának célja a belváros tehermentesítése volt. A központot szervesen egészítette ki a néhány év késéssel épült IKEA I. A két bevásárlóközpontnak együttesen már meghatározó szerepe volt Budapest kereskedelmének formálásában.

A második generációs bevásárlóközpontok építésének időszaka 1980-1994 között volt. Ebben az időszakban épült a Skála Metro (1984) 10 ezer m2, az Árpád Üzletház (1988) 10 718 m2, a Hegyvidék Üzletház (1988) 3600 m2 és a Budagyöngye bevásárlóközpont (1994) 10 ezer m2 alapterülettel. A négy központ összes üzletszáma mindössze 209 üzlet, melyekhez 748 db parkoló csatlakozott.

3 A felmérések szerint a látogatók közel 10%-a gyalogosan - tehát nagy valószínűséggel a közelből - érkezett. Erre nem számítottak a piackutatás során.

4 A MÁV Rt. 1990-ben területhasznosítási céllal közös vállalatot alapított a francia Generale de Development et de Construction céggel - West End Kft. néven. Eleinte szálloda létesítésére gondoltak, de a terület környezetének rendezetlensége miatt eltértek eredeti terveiktől, és eladták a területet a TriGránit Rt. két fő tulajdonosának, a magyar származású Peter Munknak (a TrizecHahn torontói ingatlan vállalkozás elnöke) és Demján Sándornak (a Central European Investment Corporation, CEIC Holding vezetője).

5 A Mammut belsőépítészeti kialakításában a feng shui elvei érvényesülnek.

6 A budapesti agglomerációs gyűrűben helyezkedik el a budaörsi Tesco, Auchan, a törökbálinti CORA, az Elektroworld, a Kika, IKEA, a Bricostore stb.

Irodalom

Dawson, J. A.: *Shopping Centre Development. Longman House Group Limited.* New York, 1983. 117. old.

Hoffmann Iné: *Stratégiai Marketing.* – Aula Kiadó. Budapest, 2000. 484. old.

Hoffmann Iné: *A magyar háztartások gazdálkodási modellje.* KJK. Budapest, 1977.

Sikos T. T. (szerk.): *Budapest Tér–Képekben CD–ROM.* Budapest, Geomarket–Kossuth Kiadó Rt., 1997.

Sikos T. T.: *Marketingföldrajz.* VÁTI, Budapest, 2000. 240. old.

Sikos T. T.: Bevásárlóközpontok mint kereskedelmi komplexumok a gazdasági térben. – *Földrajzi Értesítő.* LII. évf. 2003. 1–2. füzet. 85–105. old.

Sikos T. T.–Hoffmann Iné: *A fogyasztás új katedrálisai.* – MTA Stratégia Tanulmányok Sorozat (megjelenés alatt).

Tiner T.: A kereskedelmi szolgáltatás új regionális vonásai. – In: Mészáros E. – Schweitzer F. (szerk.): *Föld, víz, levegő.* Magyar Tudománytár 1. MTA Társadalomkutató Központ – Kossuth Kiadó. Budapest, 2002. 397–410. old.

GRÓF IMRE

Infopark a barnaövezetben

A Lágymányosi híd budai lehajtójától délre, a Budafoki út mentén klasszikus barnaövezeti épületeket, építményeket és egykori ipartelepeket találunk. A Kopaszi gát környéke és állapota ezt csak a dunai öböl sajátos hangulatával árnyalja. A környéken már megjelentek a különböző privatizációs és fejlesztési folyamatok során a felújított és átalakított irodaépületek, cégközpontok. A környék arculata nem egységes, még nem érintette meg a Váci úti varázspálca, amely a volt gyártelepekből irodaházat, bevásárlóközpontot, bankfiókot hozott létre.

Egészen más világ kezdődik, ha a Lágymányosi híd és a Petőfi híd közötti területet vesszük szemügyre. A Duna-partot az ELTE két markáns tömbje uralja, az épületek közötti belső patkó közepén a Műegyetem Informatikai Épülete adja meg az alaphangot. A Magyar Tudósok körútja és a Neumann János utca közötti mintegy 7 hektáros területen mintha egy szép új világba lépnénk. A rendezett utak, parkok határolta négy működő épület már Kelet-Közép-Európa első tudományos és technológiai parkját képezi. Az Infopark, teljes nevén Informatikai és Technológiai Innovációs Park, egy új mérföldkő. A park zöldjével, virágaival, a mesterséges tó víztükrének csillogásával, az épületek téglaburkolatával és üvegfelületeivel szó szerint véve is új színfolt a barnaövezet határán.

Érdemes elemezni az Infopark létrejöttének körülményeit a nemzetközi gyakorlattól a helyi sajátosságokig. Mennyiben külföldi példák másolása, mennyiben egyedi és magyar? Hogyan valósultak meg a kezdeti célok, elképzelések?

Nemzetközi előképek, példák, definíciók

Ismeretes, hogy az első tudományos park, a Stanford Research Park 1951-ben jött létre az USA-ban, amely a sokat emlegetett Szilícium-völgy kiindulópontja. A számos amerikai, majd klasszikus angol egyetemi képződmény mellett Európában, Japánban és Délkelet-Ázsia más országaiban is terjedni kezdett az a gyakorlat, hogy egyetemi, kutatási bázisok mellé települtek a technológia-orientált vállalkozások.

Bár az ilyen jellegű parkok megjelölésére a szakirodalom mintegy 30 különböző elnevezést ismer, témánk szempontjából kiemelhető Kung (1995) definíciója a térségfejlesztési szerep hangsúlyozásával, mely szerint a tudományos park *„... egy körülhatárolt földrajzi területen megvalósuló, csúcstechnológiára épülő iparfejlesztés alapvető típusa"*. George Benko (1992) szerint a park a műszaki tevékenységek központja, az innovatív, dinamikus, húzó szerepet betöltő vállalatok együttese, míg Pierre Laffitte, a francia Sophia-Antipolis megalapítója szerint mindez kiterjed a kutatás, a vállalatok, az egyetemek és a pénzügyi szervezetek egyazon helyen történő együttműködésére. Más vélemények a tevékenységet a kutatástól az értékesítésig tartó folyamatra is kiterjesztik. A tudományos parkot többen az ipari park egy sajátos típusának tekintik, azzal a különbséggel, hogy az ipari park nem köthető a csúcstechnológiához.

Ha kiindulunk a klasszikus ipartelepítés fő kritériumaiból, amely a nyersanyagra, vízre, jó közlekedésre, energiára és a szakképzett munkaerőre alapoz, könnyen eljuthatunk egy tudásra, oktatásra, kutatásra-fejlesztésre, a magasan képzett munkaerőre épülő tudásipar-fejlesztés megindokolásáig, amelynek kiinduló eleme egy tudásipari park.

Ezt a folyamatot emeli be Budapest 1999-es városfejlesztési koncepciója a stratégia szintjére *Tudásbázis Budapesten* fejezetében, az Infoparkban megindulóó folyamatok leírásával.

Magyarországi előkép

Az Infopark megvalósítását sokan az 1996-ban lemondott világkiállítás utóhasznosításának egyik pozitív példájaként emlegetik, vagy csak a külföldi példák másolásának tartják, nem is gondolva arra, hogy a magyar kultúrtörténet milyen zseniális regionális fejlesztési meglepetéssel szolgál.

1896-ban fogadta el az országgyűlés azt a javaslatot, hogy a Műegyetem új épületét Buda akkori legdélebbre eső részén, a Lágymányoson építsék fel, amelyet sok kritika ért a környék beépítetlensége miatt. Utólag azonban ez vetette meg a Lágymányosi hídig tartó egyetemi városrész kialakításának alapjait, amelynek ma az Infopark is szerves része.

Az Infopark-koncepció magyar előfutára Magyary Zoltán volt, aki az 1926-os tudósparlament modernizációs programja alapján írta meg *„A magyar tudománypolitika alapvetése"* című művét (1927). Ebben már szerepelt a lágymányosi természettudományi telep és növénykert. Elődeink úgy képzelték el, hogy a Műegyetem déli irányban tovább terjeszkedik, a fennmaradt korabeli térképen feltüntették a vezető természettudományi ágazatokat befogadó épületeket, obszervatóriumot, könyvtárat, természetrajzi múzeumot, szertárakat, intézeteket, üvegházakat, pálmaházat és az országos növénykertet.

A nagyszerű terv megvalósításáig több mint 70 évnek kellett eltelnie.

Az Infopark megvalósítása

Az EXPO lemondása utáni helyzetben több elképzelés is született a terület utóhasznosítására. Az időközben elkészült egyetemi épületek, a Magyar Szentek Temploma és a torzóként félbe maradt sportcsarnok mellett kialakult egy 7 hektárnyi üres terület, amelynek hasznosítására először az ingatlanfejlesztők fantáziája indult meg. A terület kiváló adottságai, szabad beépíthetősége kínálták magukat egy újabb bevásárlóközpont, lakópark vagy akár benzinkút felépítésére. Szerencsére az akkor már markánsan megjelenő informatikai lobbi és a terület egyetemi, tudományos célú továbbfejlesztésében érdekelt egyetemek véleményét figyelembe véve, az 1996. május 15-i kormányhatározatban lefektették az Infopark megvalósításának alapjait. Eszerint a területen vállalkozói alapon kell létrehozni a jövendő Informatikai és Technológiai Innovációs Parkot, amely – a Budapesti Műszaki Egyetem és az ELTE közreműködésével – egy állami tulajdonú részvénytársaság feladata lesz. Az előkészítést a PROMEI projektiroda végezte, az InfoPark Rt. megalapításáig.

Az Infopark ötletét így a kényszerhelyzet szülte, a lehetőséget – ismerve a nemzetközi példákat és felismerve az informatika mint húzóágazat esélyeit – a döntéshozók jól használták ki.

Az megvalósításkor döntőnek bizonyult az a felismerés is, hogy a parkot vállalkozói alapon kell létrehozni. Egyértelmű volt, hogy megfelelő érdekeltségek és tényezők együttes megjelenése esetén a projekt a piaci szereplők számára is vonzóvá tehető. A megfelelő állami stratégiai szerep, és a megvalósítás biztosítékául egy meglehetősen újszerű és bonyolult jogi struktúra került alkalmazásra: az állami döntések meghozatala után is biztosítani kellett, hogy a terület ne váljon az ingatlanspekuláció részévé, ezért a beruházó nem a földterület tulajdonjogát, hanem a földhasználati és beépítési jogát szerezhette csak meg. Ezzel, az ún. 99 évre szóló „long-lease" konstrukcióval biztosítani lehetett, hogy az örökösen állami tulajdonban maradó földterületen, ellenőrzött módon jöhessen létre magánberuházás.

Az állami tulajdonban és vagyonkezelésben működő InfoPark Rt. 1996-ban alakult meg, megkapta a területre vonatkozó földhasználati jogot, és megkezdte a befektetések szervezését. Gondoskodnia kellett az ingatlanfejlesztő számára vonzó „zászlóshajókról", komoly betelepülő cégekről. Az első ilyen cég az IBM Magyarország Kft volt, amely amerikai ingatlanfejlesztőjét, az AIG/Lincoln céget is magával hozta. Az első épület megépítésével párhuzamosan, nemzetközi tender alapján, a park további területének fejlesztésére egy német konzorcium kapott lehetőséget. Az IVG/DTI Konzorcium az InfoPark Rt.-vel alapított vegyes vállalatával, az Infopark Fejlesztési Rt-vel végzi a park további kiépítését, fenntartását, üzemeltetését. A társaság jelenlegi többségi tulajdonosa az IVG Immobilien Ag, amely Németországban ha-

sonló technológiai parkokat működtet, és a szerzett tapasztalatokat itt is kamatoztatja.

A kialakult struktúra szerint az ingatlanfejlesztő megépíti a szükséges irodaépületeket, igény szerinti laboratóriumi vagy egyéb kialakítással. Az állami tulajdonú, inkább nonprofit jellegű társaság biztosítja a „tartalomszolgáltatást": az innovációs, kutatás-fejlesztési folyamat elősegítését, a kezdő vállalkozások felkarolását, támogatását, inkubációs szolgáltatásokat, inkubátorház megszervezését.

Meg kell említeni, hogy a német ingatlanfejlesztő 1 millió márkás adománnyal járult hozzá az InfoPark Alapítvány működéséhez, amely az egyetemi kutatást és az Infopark innovatív kis cégeit támogatja pályázati forrásokkal.

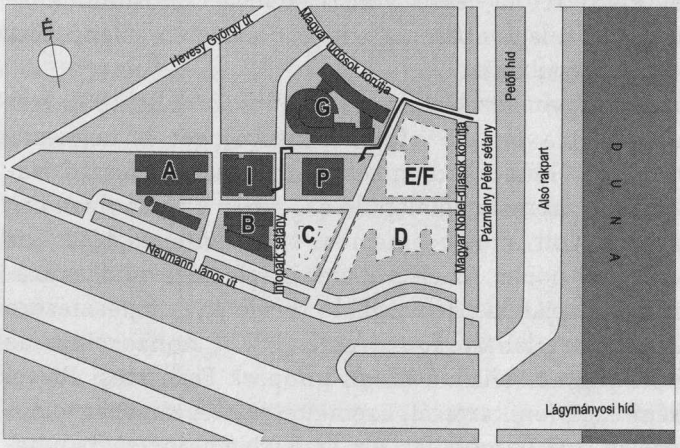
A terület beépítésekor számolni kellett azzal a ténnyel, hogy itt évtizedekkel korábban tó, mocsár és valamikor a Duna medre volt. Az épületek alapozásakor és a kitermelt és feltöltött talajszennyeződés mentesítése miatt többletköltségek merültek fel. Az elkészült épületek körüli parkok, a kis tóval, természetes környezetet biztosítanak az itt dolgozóknak, látogatóknak, sétálóknak egyaránt.

Az Infoparkban négy működő épület van jelenleg. Az első, jórészt az IBM által bérelt épület mellett, itt található a Matáv Innovációs Központja, az ún. Központi Szolgáltató épület, és egy másik irodaház. Az Infopark eddig felépített 47 ezer m^2-nyi területét egy építés alatt álló újabb épület, valamint további két tervezett épület fog bővíteni, mintegy 100 ezer m^2-re.

Az Infopark területén levő épületeket a Részletes Rendezési Terv által rögzített építési területek betűi jelzik *(1. ábra)*.

1. ábra

Az Infopark területén levő épületek



B = Business
C = Communication
D = Development
E = E-commerce
I = Innovation

Az európai szintű épületek minden technikai hátteret biztosítanak, a Központi épületben étterem, kávézó, bank, számítógépes üzlet szolgálja a bérlők igényeit. Az Infopark bérlői az egyetemek közelségének köszönhetően az informatika, a szoftverfejlesztés, a telekommunikáció, az Internet-szolgáltatás vezető és új cégei közül kerülnek ki, mint az IBM, Hewlett-Packard, Matáv, Axelero, Panasonic, Maxell, AITIA, Cleware, Sense/Net, Search-Lab, ICSS, IDS-Scheer stb.

Az ICT ágazat meghatározó képviselőinek beköltözésével megvalósulni látszik az a cél, hogy az Infopark regionális high-tech központként is működjön, hiszen jó néhány cég tevékenysége már túlmutat az országhatáron. Az Infopark teljes kiépítéskor kb. 4500 embernek ad igényes munkát.

Szakmai működés, előnyök, hátrányok

Sokan az Infoparkot valami nagy állami, központi nagyberuházásként, majd zsíros állami megbízásokat, pénzlenyúlást biztosító mondvacsinált kutatásokat finanszírozó központként képzelték el. Ehhez képest az állam a hosszú távú stratégiai döntéseken, a játékszabályok és a struktúra kialakításán túl nem játszott érdemi szerepet. Ez egyfelől előnyös, mert elkerülhettük az építési gödrök szélén folytatott parttalan vitákat (a ki mit döntött – nem döntött, hol építsük – hol nem, fizet – nem fizet témaköreiben). Másrészről azonban a működtetéshez szükséges állami stratégiai, összefogó, koordináló szerep nem érvényesült, nem beszélve a nonprofit tevékenységekben való állami szerep- és költségvállalásról. (Például az inkubátorház felépítésében.)

Az élet bebizonyította, hogy a piaci szereplők, a magántőke, az ingatlanfejlesztő létre tudta hozni a szükséges infrastruktúrát, a piaci szintű bérleti díjat vállaló cégek beköltöztek, saját érdekeik szerint működnek és együttműködnek. Igaz, nincs központi döntés, elvárás, akarat, de a szakmai, emberi kapcsolatok azért működnek. Az itt dolgozók nagy része a két szomszédos egyetemen tanult, kialakultak az emberi, baráti és szakmai kapcsolatok, amelyek lehet, hogy nem egy tárgyaláson vagy a számítógép mellett, hanem épp a kávézóban hoznak új fejlesztési ötleteket.

Az Infoparkot nem csak a jó nevű „multi" cégek jellemzik, hanem azok a ma még ismeretlen kis- és középvállalkozások is, ahol a vezető, tulajdonos és munkatárs délelőtt még az egyetemen tanul vagy tanít, azután itt folytatja saját üzleti tevékenységét. A világon mindenütt természetes jelenség, hogy egyes cégek szakmai, üzleti sikereik alapján kipörögtek az egyetemről, és mint klasszikus spin-off vállalkozás az üzleti szférában, jelen esetben az Infoparkban dolgoznak.

Kialakul a *„coopetition jelenség"*, azaz a kisebb cégek kapacitástól függően hol versenyeznek egymással, hol együtt dolgoznak egy-egy közös projektben.

Másik tetten érhető jelenség a *klasztering*, az olyan üzleti csoportosulás, ahol többnyire a nagyobb cégek körül alakul ki partneri, alvállalkozói, beszállítói gyűrű.

Az Infopark szakmai működésének továbbfejlesztésére számos terv és lehetőség nyílik a park-menedzsment megszervezésétől a nemzetközi-európai vérkeringésbe való hatékonyabb bekapcsolódásig. Egy nemrégen aláírt konzorciumi megállapodás alapján az Infopark a kialakuló közép-európai innovációs térség aktív részese lehet, amelyben EU-szintű partnerként pályázati forrásokhoz juthat.

Az Infopark alapszinten ingatlanfejlesztés és mint irodapark jelenik meg, de egy technológiai park működéséhez először is erre, a színvonalas infrastruktúrára van szükség. Létrehozatala előfeltétele a belső együttműködésnek. Minden törekvés és esély megvan arra, hogy a kritikus tömeg elérésével, a szakmai koncentráció fokozódásával egyéb lehetőségek is megnyíljanak.

Épített környezet

Ha az Infopark épületegyüttesére nézünk, a mai kiépítettség mellett is szembeötlő, hogy a park szónak itt tényleges jelentése van. Az RRT szerint csak a terület 30%-a építhető be, a többi park, tér és utca. Az épületek eloszlása nem egyenletes a területen belül, mivel az EXPO-ra kialakított közművesítést, utcaszerkezetet kellett követni. Az épületek a bérlők igénye szerint nem hivalkodóak, hanem funkcionálisak és alkalmazkodnak a „campus" karakterhez, amelyet a klinkertéglás burkolat is jelez. Az épületek kivívták a szakma elismerését, több tervező és építő nívódíjat kapott.

Az Infopark kialakításához a XI. kerületi önkormányzat mindig a jó gazda gondosságával állt hozzá, legyen szó építési, szabályozási, hatósági ügyekről. A kerület ténylegesen magának érzi az új városrészt, büszke a környék arculatváltására, az egyetemi negyed kiegészülésére.

Az Infopark jellegét a környező utcák neve is fémjelzi: Magyar Tudósok körútja, Magyar Nobel díjasok útja, de amire a legbüszkébbek lehetünk, hogy Neumann Jánosról itt lett először Magyarországon utca elnevezve. Ezt még fokozta az a tény, hogy 2003-ban, a centenáriumi év befejezéseként, felavatásra került a számítástechnika atyjának mellszobra az Infoparkban.

Tanulságok

Az Infopark projektet elemezve kitűnik, hogy alapvetően egy *public–private partnership*, azaz az állami és magánszféra együttműködésén alapuló, különleges beruházásról van szó. Az Infopark az EXPO-terület előremutató hasz-

nosításával jó példa arra, hogy helyes állami vagy központi cél magántőke bevonásával is megvalósítható. A piaci viszonyok sokszor jobb megoldáshoz vezetnek, mint a körülményes, bizonytalankodó, bürokratikus állami döntéshozatal és hozzáállás.

Érdekes összecsengés Újbudától Óbudáig, hogy egy hasonló barnaövezeti környezetben, az Óbudai Gázgyár mellett, tisztán magánkezdeményezésként és magántőkéből létrejött az Infopark kisebb testvérparkja, a Graphisoft park. A még „parkosabb" Duna-parti létesítmény – közvetlen egyetemi közelség nélkül – inkább szoftvertechnológiai parkként definiálható. Jól példázza, hogy az új kreatív tudásipari ágazatok létrehozzák a maguk koncentrációit, hasonlóan a korábbi ipari területekhez.

Az Infopark önmagában vonzerőt fejt ki a közvetlen barnaövezeti környezetében, kijelölve a térség egyik lehetséges továbbfejlődési irányát. Ismert, hogy a volt Nádorkert a Budafoki és Dombóvári út sarkán, a Kopaszi gát környékével együtt, további fejlesztési lehetőséget kínál. Ide elsősorban a vízisport-, szabadidő-, szórakoztató-, lakófunkciókat lehet telepíteni, kiegészítve szálloda, intézményi, könyvtár, múzeum, kongresszusi központ fejlesztési lehetőségekkel, segítve a Lágymányosi híd déli oldalán e térség markáns arculatváltását.

Az Infopark, egy legutóbbi döntés értelmében, önálló területként feltüntethető a főváros térképén, amely azt is kifejezi, hogy az átalakuló főváros befogadta és magáénak érzi az új high-tech városközpontot, amely a XI. kerület más tudományos intézményeivel együtt megvetheti egy technopolis alapját.

Irodalom

Barta Gy.: *Tudásbázis Budapesten.* Budapest Városfejlesztési Koncepció 1999. Szakmai, társadalmi vitaanyag, 1999.

Barta Gy.: Tudományos parkok: intézményesült tudásközösségek a térségfejlesztésben. (A Sophia-Antipolis és a Budapesti Infopark esetei). In: Buzás Norbert–Lengyel Imre (szerk.): *Ipari parkok fejlődési lehetőségei: regionális gazdaságfejlesztés, innovációs folyamatok és klaszterek.* JATEpress, Szeged, 2002.

Benko, G.: *Technológiai parkok és technopoliszok földrajza.* MTA Regionális Kutatások Központja, Budapest, 1992.

Bognár V.–Fehér Zs.–Varga Cs. (szerk.): *Mi a jövő? Az információs társadalom és a magyar kezdeményezések.* 1998.

Böhm T.–Schneider H.: IT és Internetes Inkubátorházak. Bagolyvár Kiadó. In: Z. Karvalics L. (szerk): *Üzleti megoldások az információs társadalomban 2.* 2000.

Buzás N.–Lengyel I. (szerk.): *Ipari parkok fejlődési lehetőségei: regionális gazdaságfejlesztés, innovációs folyamatok és klaszterek.* JATEpress, Szeged, 2002.

Cséfalvay Z.: *Helyünk a nap alatt... Magyarország és Budapest a globalizáció korában.* Kairosz Kiadó/Növekedéskutató, Budapest, 1999.

Dőry T.–Rechnitzer J.: *Regionális Innovációs Stratégiák Oktatási Minisztérium,* Budapest, 2000.

Gróf I.: Az Infopark mint a magyarországi információs társadalom műhelye. Infopark – A magyar tudás üzenete a jövő évezrednek. In: *A tudás társadalma*. Tanulmányok, esszék, reflexiók. Stratégiakutató Intézet, Nemzeti Ifjúságkutató Intézet, Ipargazdasági Kutató és Tanácsadó Kft., Budapest, 2002.
Kiss E.–Varga Cs.: *A legutolsó utolsó esély*. Stratégiakutató Intézet, Budapest, 2001.

ERŐ ZOLTÁN

Az ipari örökség megőrzésének lehetőségei Budapesten

A barnamezős területek amúgy sem egyszerű problémakörét tovább bonyolítja egy olyan kérdéscsoport, ami önmagában sem mentes az ellentmondásoktól: nevezetesen az épített örökség megőrzésének szándéka. Az alábbiakban ennek, az egyre népszerűbb gondolatnak a nemzetközi tapasztalatait is elemezve megkíséreljük bemutatni Budapest adottságait, az ipari örökség megőrzésének és bemutatásának esélyeit.

Az ipari örökség fogalomköre

Az épített örökség védelme Európában a 19. század során vált széles körben elfogadott és elvárt magatartássá, többnyire a század végére alakult ki ennek elmélete, gyakorlata, intézményrendszere. A műemlékvédelem 20. századi története során megfigyelhetjük, hogyan terebélyesedett ki a védelem szándéka a legkiemelkedőbb történeti és művészeti értékek megőrzésének szándékától az épített örökség általánosabb elemeinek védelméig. E folyamat során a műemlékvédelem értékfelfogása, a beavatkozások lehetősége, a folyamat társadalmi kapcsolatrendszere is alapvetően megváltozott, s a védelem alá vont, egyre kiterjedtebb épületállomány fennmaradásához vezető gyakorlati lépések is szükségszerűen gyökeresen mások, mint korábban voltak.

Mindezt már a szóhasználat változása is jól mutatja: míg korábban műemlékekről beszéltünk, a ma használatos „épített örökség" lényegesen tágabb körre utal – s mint látjuk, éppen az ipari kultúra védelme esetén még ez is szűknek bizonyul. A „műemlék" szó valamilyen mértékben utal a művészi és a történeti értékre, mint az értékalapú védelem alapvető szempontjaira. Valóban, a műemlékvédelem kezdetén a kiemelkedő jelentőségű antik romok, gótikus katedrálisok, barokk kastélyok esetében a művészi érték és a történetiség magyarázta meg, hogy az adott épületet az érintett társadalom miért tekinti kivételesnek, miért emeli ki az átlagos épületek köréből, miért avatkozik bele az épületek sorsába. *Ne feledjük: az épületek általános sorsa, hogy megépítésük után addig szolgálják használóikat, ameddig funkcióikat mind fizikai, mind szellemi értelemben jól be tudják tölteni, ameddig egyáltalán*

szükség van rájuk. Ezután elbontják, átépítik őket, vagy fenntartás hiányában tönkremennek, értékes helyüket más épületeknek adják át. A műemlékvédelem tudatos társadalmi beavatkozás, amely ezt az általános folyamatot valamilyen okból megváltoztatja, és – költségeket nem kímélve – vállalja az épületek fenntartását, megőrizve és átadva azokat a következő generációknak. E gondolkodást fejezi ki az „örökség" szó, utalva a környezetvédelem gondolatára, mely szerint a környezetet az előző generációktól örököltük, és felelősségünk van abban, hogy az utánunk érkezők számára azt jó állapotban megőrizve adjuk át. Az „építészeti örökség" szóhasználata tehát már ezt a megközelítést is kifejezi, miközben tárgyát az építőművészethez kapcsolja. (Eközben más értelemben is tágítja a fogalomkört: tekintve, hogy a „műemlék" szó egyben jogi kategória is, hiszen „műemlék" az az épület, amelyet a törvény alapján jogi védelemben részesítettek. Az „építészeti örökség" ennél lényegesen nagyobb halmaz lehet.) Figyelembe véve azonban, hogy a társadalom építő tevékenységének csak szűkebb része, mondhatjuk töredéke készül építőművészeti igényességgel, s a történeti korokból ránk maradó épületek köre is esetleges, nem feltétlenül az építészeti értékek mentén szelektálódik, helyesebbnek tűnik az „épített örökség" fogalom alkalmazása. Ez a szóhasználat ugyanakkor megfelelő párt alkot a „természeti örökség" fogalmával, egyfajta elnagyolt módon egymás komplementerének tekinthetjük őket. (Nem e tanulmány feladata, hogy mindenben helytálló kategóriákat alkosson a természeti környezet kérdéseiben, hiszen akár azt is állíthatjuk, hogy Európában szinte minden természeti környezetet is több évszázados emberi tevékenység alakított, ezért az egész kontintenst egyfajta kultúrtájnak kell tekintenünk.) Másfajta megközelítés szerint viszont az „épített örökség" a tágabb „kulturális örökség" része, aminek értelmezésével újabb kapcsolati rendszerhez jutunk el.

Amennyiben az épített örökségnek azt a szeletét vizsgáljuk részletesebben, amely a barnamezős, egykori ipari területeken található, nagyon hamar észre kell vennünk, hogy az örökségnek csak egy részét alkotják az épületek maguk, számos esetben a gépek, felszerelések, technológiai berendezések ugyananynyira – ha nem jobban – meghatározóak. Ekkortól viszont már jobbnak tűnik az „ipari örökség", sőt az „ipari kulturális örökség" szóhasználata.

Az ipari örökség védelmének gondolata

A fentiekben utaltunk arra, hogy az épített örökség védelmének gondolata nem más, mint tudatos beavatkozás egy folyamatba, amelyben az épített örökség elemeinek folyamatos eltűnése, átalakulása, cserélődése tekinthető természetesnek. Amennyiben ez a beavatkozás tudatos, az okok nyilvánvalóan pontosan definiálhatóak.

A műemlékvédelem a 20. század során hatalmas változáson ment keresztül, miközben a legkiemelkedőbb értékek védelmétől eljutott az épített örökség általánosabb védelméhez. E változás véleményünk szerint két fő okra vezethető vissza: egyfelől az „érték" fogalmának folyamatos újraértelmezésére és bővülésére, másfelől a „megőrzés" vagy a „védelem" iránti – valós vagy vélt – társadalmi igény egyre intenzívebb artikulációjára.

A műemlékvédelem történetét figyelve jól nyomon követhető, ahogy mind időben, mind témakörben a figyelme egyre több és több emlékkörre kiterjedt. Jól tudjuk, hogy a II. világháború előtt még a barokk kor emlékei sem minősültek annyira értékesnek, hogy azokat ne bontották volna el gondolkodás nélkül – akár Pest központjában is –, s jól tudjuk, hogy a szecesszió igen kvalitásos emlékei az 1960-as években még nem jelentek meg olyan értékként, hogy a legegyszerűbb hasznossági szempontok alapján ne lehetett volna őket lecserélni – akár Brüsszel központjában is. Jól megfigyelhető, ahogy a műemléki szakma a korábbi ellenérzéseket félretéve elkezdte feldolgozni és értékelni az újabb és újabb korok örökségét. Az eklektika, a szecesszió, a pre-modern és a modern alkotások számba vétele, értékeinek definíciója és felmutatása az elmúlt két-három évtized munkájának eredménye. Az eklektikát nem is olyan régen az egyik legkártékonyabb építészeti korszaknak, az egyik legretrográdabb építészeti stílusnak könyvelték el. Említhetjük azt is, hogy a 20. század építészeti értékeinek feltárása is csak az 1980-as években indult meg, és a védelem lehetőségei és kívánatos módszertana kapcsán kialakult vita még sokáig tartani fog, miközben már újabb korok, az 1950-es, '60-as évek felé fordul a figyelem. Ugyanilyen folyamat révén tágult az érdeklődés fényköre az emlékek újabb és újabb halmaza felé. Az 1960-as években indult meg a népi építészet vizsgálata és megmentése (skanzenekben és *in situ* formában), egyes, régebbi korokból származó ipari építészeti emlékek helyreállítása, később a mérnöki alkotásokra, az acél- és vasbeton építészetre vagy a vasúti építészetre irányult a figyelem.

A szemléletváltás folyamatának aktuális fázisa azt mutatja, hogy mindez csak akkor tölti be kulturális társadalmi hivatását, ha élő marad, ha „működés közben" mutatható be, ha nemcsak kézzelfogható, hanem hangja, illata, atmoszférája van. Ez az igény sokféle új színnel gazdagítja a kulturális örökség védelmének palettáját, s ezek a szándékok a legkülönfélébb területeket is összekapcsolják. Mindez már rég nem a korábbi műemlékvédelem gyökeréről fakad, sőt sok tekintetben meghaladja annak gondolatkörét. *A kérdés átformálódott: a folyamatosan változó világban a múlt emlékei milyen úton-módon kapcsolhatók be egy-egy kisebb vagy nagyobb társadalmi csoport identitástudatának formálásába, mennyiben tehetők a közös ismeretek részévé, egy kontinuus gondolkodás bázisává? A másik kérdés viszont az, hogy multimédiás, tömegkultúrára épülő társadalomban milyen szerep jut mindebben a kézzelfogható emlékeknek.*

Az Európa Tanács ajánlásai az épített örökség jelenlétét éppen „kézzelfoghatósága", „élményszerűsége", „mindennapi jelenléte" miatt tekintik igen lényegesnek – és csak legközvetlenebb környezetünket értékelve is hajlamosak lehetünk elfogadni e tétel igazságát. Budapesten például evidencia, hogy a 19–20. század fordulójának gazdasági fellendülése, szellemi pezsgése háborúkon és politikai rendszerváltásokon át is üzen a mai kornak a létrehozott építészet nagyvonalú produktumaival, minőségével, progressziójával – vagy éppen korlátaival és kudarcaival. Az európai szakmai közgondolkodás ugyanakkor egyértelművé teszi, hogy az épített örökség megőrzésére muzeális szemlélettel nem sok esély van. Egyetlen esélyt az „integrált védelem" gondolata adhat: az örökség akkor vihető tovább, ha a társadalmak mindennapi életében szerepet keresünk számára, bekapcsoljuk a gazdaság vérkeringésébe. Megengedhetjük: a kulturális tevékenység, a múzeumi működés, a turizmus egyre jelentősebb szerepet kap a gazdaság egészében, így ez is egyfajta alapot adhat a kulturális örökség megőrzéséhez, de az egyre táguló körben meghatározott értékek fennmaradásához ezen kívül is meg kell találni azokat a mai funkciókat, amelyek kiszolgálása legalább részben fedezi azok fenntartását.

Az ipari örökség védelmének szándéka két irányból kap tápot. Az egyik a fentiekből következik: a mai európai társadalmak értéknek tekintik a kötődést, a mentális kapcsolatot a környezettel, a tárgyakkal, a múlttal. Ha ez így van, szükségszerűen felmerül az igény a meghatározó környezeti elemek védelmére. Európa múltjától elválaszthatatlan az ipari kultúra jelenléte, gazdaságának hajtóerejét az ipari forradalom kezdete óta ez adta. Éppen az elmúlt évtizedekben lehettünk azonban tanúi a világgazdaság globális méretű átrendeződésének, aminek eredményeként egyes iparágakban szinte a teljes termelési kapacitás megszűnt Európában, hogy máshol épüljön ki újra. Radikális változások történtek a nehéziparban – legyen az bányászat, acélipar, hajógyártás, gépgyártás –, de szinte a teljes textilipar meghatározó európai gócait is felszámolta ez a folyamat. A gyárbezárások, telephely-felszámolások, rekultivációs programok első kérdése, mi legyen az emberekkel, de a második kérdés azonnal az, hogy mi történjék a fizikai környezettel? Mi legyen a technológiai berendezésekkel, a hatalmas épületegyüttesekkel, a környezeti károkkal? S mi legyen a kötődésekkel? „Egész életem ehhez a géphez, ehhez a csarnokhoz (ehhez a kikötőhöz, ehhez az aknához, ehhez a mozdonyhoz) kötődik, olyan remek dolgokat gyártottunk, hogy még a világ túlsó felére is exportáltuk – és most semmi nem marad belőle?" Nem nehéz arra az elhatározásra jutni, hogy mindez nem tűnhet el nyomtalanul – tegyük el emlékbe. Legalább egy-egy darabot mindenből! De mindezt hogyan tartsuk meg? És miként használjuk?

A megőrzés szándékának másik tápja, hogy a kultúra értelmezésében a természettudományos és műszaki kultúra egyre erősebb pozíciót szerzett, még a „magas kultúrában" is helyet kapott. Műszaki és tudományos múzeumok sora

nyílik világszerte, népszerűségük és látogatottságuk egyre nő, szerepük az oktatásban egyre fontosabb. A magyar múzeumi statisztikák is azt mutatják, hogy az elmúlt 15 évben a művészeti jellegű múzeumok látogatottsága lecsökkent, míg a technikai/tudományos karakterű kiállítóhelyek látogatottsága látványosan nőtt. Hadtörténeti, közlekedési, ipari múzeumok sora nyílt meg az elmúlt évtizedben Magyarországon is – ami akkor is kedvező, ha az Országos Műszaki Múzeum még mindig nem rendelkezik kiállítóhellyel. Ez viszont a fentiek fényében és a magyar innovációs értékekkel kapcsolatos büszkeségünk ismeretében valóban botrányosnak mondható.

Sajátos kettősség jellemző tehát ma a lehetőségeinkre: a védelemre érdemesnek ítélt „régi dolgaink" köre folyamatosan bővül, tudjuk, hogy megőrzésükre a múzeumok folytonos bővítése nem lehet megoldás, tudjuk, hogy a hagyományos múzeumi jellegű megőrzés ma már a társadalom számára talán nem is elegendő, tudjuk, hogy az épített örökségnek pusztán a fenntartása is hallatlan költségeket jelent, mégis, múzeumok létesítésén és a műemléki védelem kimondásán túl viszonylag kevés megoldás áll rendelkezésünkre. Különösen igaz ez az ipari örökség esetében...

Az ipari örökség megőrzésének eredményei és gyakorlata

Az ipari örökség védelme tehát többféle szálon futhat: múzeumok, ipari skanzenek létrehozásával, műszaki emlékek jogszabályi védelmével, ipari épületek, együttesek műemléki védelmével. Magyarországon a fentebb leírt folyamat, az érdeklődés megjelenése konkrét példákhoz is köthető.

Köztudott, hogy a Közlekedési Múzeum 1896 óta Európa egyik legrangosabb ilyen típusú közgyűjteménye. Mégis, eredeti járműgyűjteménye évtizedeken át raktárakban, vagy szabad ég alatt állt, kitéve az enyészetnek, sok esetben a vandalizmusnak. Az 1990-es évek végére a MÁV-nak, a BKV-nak köszönhetően elkészültek, és igen népszerűvé váltak azok a múzeumok, amelyek ezeket az anyagokat bemutatják, a gyűjteményeket fokozatosan bővítik. Kialakult a bemutatók élő rendszere is: vasúti napok, nosztalgia-villamosjáratok teszik lehetővé, hogy a nagyközönség ne csak holt tárgyként lássa a „berendezéseket".

Létrejöttek és működnek – bár nem eléggé ismertek – a műszaki típusú múzeumok: van öntödei múzeum, elektrotechnikai gyűjtemény, liftmúzeum, malomipari múzeum, tűzoltómúzeum, közúti gyűjtemény, az országban több helyen is van haditechnikai gyűjtemény – és még sorolhatjuk hosszan azokat a helyeket, ahol megsemmisítés helyett inkább összegyűjtik a műszaki kultúra emlékeit. A budapesti Millenáris park nyitó kiállítása sok forrásból gyűjtötte össze a legfontosabb innovációs eredményeket, és – igaz bátortalan – lépéseket is tett ezeknek a tárgyi kultúrán túlmenő bemutatására is.

Nem könnyű kérdést vet fel azonban a múzeumba nem vihető műszaki emlékek sorsa, amit jól példázhat a lakihegyi rádióadó, vagy a biatorbágyi viadukt: mi legyen ezekkel, ha már nincs rájuk szükség? Ki fizesse a fenntartást, mi történjen, ha jelentősebb rekonstrukcióra szorulnak? Végül is miért tartsuk meg őket, ha már feleslegesek? Szimbolikus értékeik miatt? Kulturális üzeneteik miatt? Nehéz ezt mindig, újra és újra megindokolni a döntéshozók, az adófizető polgárok számára – hiszen az ilyen döntések mindig közpénzek felhasználásáról szólnak.

Mi történjék a Pécs környéki bányák hihetetlenül impozáns épületegütteseivel? Ajkán 2004 nyarán bezár az utolsó akna – mi legyen a bányákkal, a csillesorokkal, a szénosztályozóval egy olyan városban, amelynek szinte teljes élete a bányákhoz, az erőműhöz, az aluminiumiparhoz kötődik? Mi történjék Ózddal? Mi legyen a sorsa azoknak a kis téglagyári körkemencéknek és gyönyörű szép kéményeknek, amelyek országszerte még működnek, de bezárásuk hamarosan várható? Mi legyen a megszűnő vasútvonalak kisebb-nagyobb állomásaival? Mi legyen a mezőgazdasági ipar számos emlékével? Budapestet a malomipar tette naggyá a 19. század során – az egykori hatalmas gőzmalmokból csak mutatóba maradt kettő, de mutatóba sincs egyetlen hajómalmunk sem, amelyek százával álltak a Dunán, a különleges Elevátor-ház is megsemmisült a világháborúban.

A magyar műemléki jegyzékben mintegy 180 ingatlan szerepel ipari vagy agrárműemlékként (a szám a hevenyészett kategorizálás miatt nem meghatározó). Ezek között számos szélmalom és vizimalom mellett pincerendszerek és borházak, magtárak és istállóépületek, kovácsműhelyek találhatók meg. Közúti hidak – köztük három budapesti Duna-híd –, vasútállomások mellett még egy dunai kábelalagút is képviseli az infrastrukturális létesítményeket. Az ómassai őskohó, a tatai vágóhíd, a pápai kékfestőmúzeum, vagy az óbudai Selyemgombolyító is még mind az iparfejlődés „archaikus" fázisait mutatják. Az elmúlt száz év nagyipara nem jelenik meg a védett épületek körében – talán épp azért, mert nincs megfelelő válasz a fenti kérdésekre. Mindezek mellett talán meglepő, hogy a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal 2003-ban egy nagy léptékű, átfogó programot indított, *„melynek célja Ózd kulturális örökség alapú revitalizációjának előkészítése"*, s nem kevesebbet kíván bebizonyítani, mint hogy *„egy város egykor volt gazdag ipari kultúrájának egyedülálló öröksége, amely a gyár által létrehozott középületekben, lakótelepeken és a gyár területén még megmaradt épületekben/építményekben tárgyiasulva látható, képes a városnak új jövőt nyújtani."*

Nem lehet csodálkozni azon, hogy az ipari örökség – és ideérthetjük a katonai létesítményeket is – megfogja, meghökkenti az építészet iránt érdeklődő nagyközönséget és a szakembereket. Hatalmas méretek, igényes architektúra és kiváló minőség – hiszen az ipari beruházások többnyire kellő finanszírozás-

sal épülhettek meg –, a múlt különös jelenléte a kihalt csarnokokban, rend és rendetlenség különös elegye: mindez valóban lenyűgöző.

Az, hogy ez a dolog érdeklődésre tarthat számot, alapvetően ismert az ipari kultúrájú országokban az üzemlátogatások rendszerében is. A nagyközönségnek az a része, amelyik nem jár mindennap a gyárakban, egyfajta egzotikumra vágyva elzarándokolhat oda. Ez a kínálat évtizedek óta jelen van a nyugat-európai országok programkínálatában, részévé vált a szabadidős programoknak, a kulturális turizmusnak. Nemcsak a több száz éves whiskeygyárat vagy sörfőzőt lehet meglátogatni, de egy autógyárnak, elektronikai üzemnek is mindig van látogató galériája, szervezett látogatóforgalma. Ennek mozgatórugója természetesen a cégek saját PR-tevékenysége, de a kínálat országos szinten összeépül, a nemzeti kultúra részévé válik, s jelentős szerepet kap az „országimázs" kialakításában – mind az ország lakossága, mind a külföldi látogatók szemében. A turisztikai vonzerők kínálatában egymás mellé kerül a Nemzeti Galéria, a borfesztivál, a hagyományőrző néptáncfesztivál, a könyvvásár, a virágvásár és a vízművek.

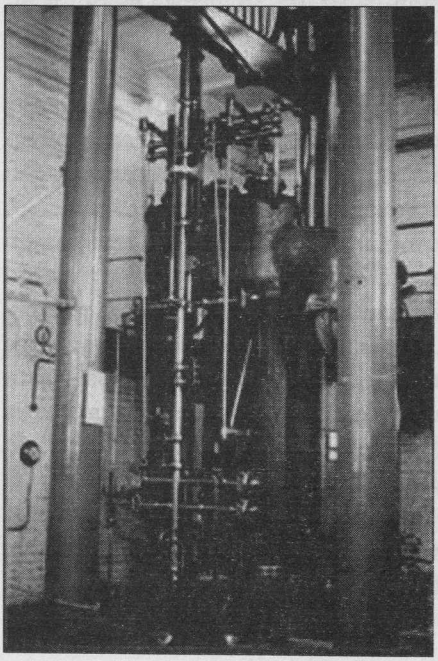
A nyugat-európai országok az ipari örökség feltárásához, számba vételéhez és bemutatásához tudatos kutatási és konzerválási módszertant dolgoztak ki, megfeszített energiával hozzák létre azokat a szövetségeket, amelyek az egyes országok gyakorlatát kölcsönösen ismertté teszik, s ehhez a munkához megfelelő támogatást is szereznek kormányzatoktól és az EU közösségi forrásaiból.

Mindennek köszönhetően ma például komoly energiával folyik az európai országok tengerészeti kultúrájának *(„maritime heritage")* feltárása és rendszerezése, több bányamúzeum-szövetséget is ismerünk, a Manchesteri Egyetem régészeti fakultásán önálló ipari régészeti részleg működik, mely például az egykori angol textilipar emlékeinek feltárásán és bemutatásán dolgozik. Léteznek az élelmiszeripar emlékeinek szisztematikus felkutatását célzó kezdeményezések is. A vasúti és repülőipari gyűjtemények, az önszerveződő „múzeum baráti kör" típusú restauráló csoportok jelenléte és kiterjedt hálózata természetes.

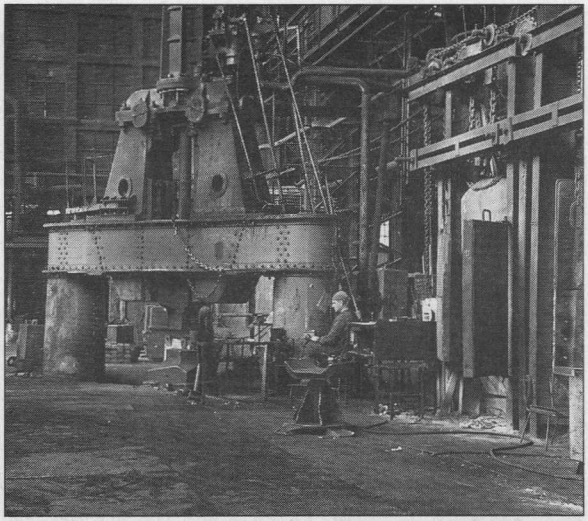
Németországban az Essen melletti Zollverein bánya és a völklingeni vasmű az UNESCO világörökség részeként jegyzett, látogatottsága ennek megfelelően igen magas *(1. kép)*. Az angol Nemzeti Bányamúzeum Yorkshire-ben gazdag oktatási programot kínál – oktatói akár az iskolákba is kivonulnak –, s a bánya működésén kívül komplex életmódismeret tanításként egykori bányászfeleségeket, bányászlakásokat, bányászebédeket és bányaszerencsétlenségeket is megismerhetnek a diákok. Mindez élményszerűen válik az oktatás részévé, ami nem a műemlékvédelem, hanem a múzeumi pedagógia területéről fakadó, alaposan kidolgozott *know-how*. A szervezés olyan apró részletekre is gondot fordít, mint például: hogyan oldható fel az a feszültség, ami abból fakad, hogy a látogatócsoport túl sok időt tölt a múzeumi shopban, s a busz nem tud tovább indulni a következő helyszínre.

1. kép. **A Zollverein bánya Essen (Németország) mellett az UNESCO Világörökség része**

Az ipari örökség megőrzésének egyre fontosabb követelménye, hogy a korabeli berendezések működjenek. Ez a követelmény egyfelől az élményszerű bemutatás iránti igényből fakad, másfelől azonban a „gyűjtők" közötti egyfajta elvárásból is. A veteránautó-találkozók valójában versenyek – természetes, hogy működő modellekkel lehet csak megjelenni –, miközben az eredetiség, a hitelesség is rendkívül fontos a műérték meghatározásában. Ugyanez történik az ipari örökséggel is. A „gőzfesztiválok" rajongói a működőképes mezőgazdasági gépek, úthengerek és mozdonyok megtekintése után elzarándokolhatnak abba a londoni vízműgépházba, ahol az 1820-ban épített gőz-szivattyú működik *(2. kép)*. Az „ipari régészet" társaságainak legfőbb büszkesége, ha megtalálnak és működőképessé tudnak tenni egy szövőgépsort – akár Angliában, akár Olaszországban. Kevésbé bonyolult feladat működésbe hozni azt a brüsszeli sörétgyártó üzemet, ahol egy 45 m magas toronyból a torony aljában lévő vízmedencébe cseppentett ólomgolyó a gyártás végterméke. Kétségtelen azonban, hogy ez az egyszerű bemutató is tanulságul szolgál a mai innovátorok számára: a torony megépítése után ha-



2. kép. **A londoni Kew Bridge vízművek legrégebbi, 1820-ból származó, működőképes gőzgépes szivattyúja**



3. kép. **Üzemelő kovácsprés az egykori Ganz-Mávag területén. A nehezen mozdítható technológiák berendezéseit máig használják**

marosan kiderült, hogy ugyanezt a technológiát egy bánya felhagyott aknájába is lehet telepíteni, ami lényegesen nagyobb esési magasságot biztosít, hiszen többszáz méter mély aknákat évszázadok óta tudtak építeni, míg többszáz méter magas tornyokat még sokáig nem. London közepén, a Smithfield Market melletti hatalmas működőképes hűtőház emlékeztet arra, hogy az élelmiszeriparnak a milliós nagyvárosokat is megfelelő logisztikával kellett kiszolgálnia már akkor is, amikor a hűtőlánc még nem ért minden lakás konyhájáig. Budapesten a Vízművek és a Csatornázási Művek használ százéves, máig működő berendezéseket, de a Ganz-Mávag Kőbányai úti gyárában is üzem közben láthatók olyan nehézkovácsoló gőzprések, amelyek még a magyar mozdonygyártás hőskorában kerültek a helyükre. (3. kép) Fennmaradásukat annak köszönhetik, hogy ilyen technológiát újonnan senki nem telepít, de az elnyűhetetlen régit addig használják, amíg bármilyen haszon még származik belőle. Ugyanez a logika működtet még például egy-két ősrégi szikvízpalackozó gépet.

Az ipari örökség megőrzésének korlátai és lehetőségei

Részben már a fentiekből is kitűnik, hogy melyek azok a tényezők, amelyek még a műemlékvédelem általános problémáin túl is nehezebbé teszik az ipari örökség megőrzését és bemutatását. Ezek az alábbiak szerint közelíthetők meg:

– hatalmas méretek, kiterjedt együttesek: az ipari örökség figyelmet érdemlő emlékei sokszor igen nagy méretű együttest alkotnak, melyet – éppen az összefüggések bemutatása érdekében – komplexen, egészében kellene megőrizni. Igen nehéz és önkényes a szelektálás akkor, amikor egy rendszer egyes elemeit ki kell választani, mint megőrzésre érdemest, míg mások pusz-

tulását elfogadjuk. Egy gyártelep, egy bányatelep, egy infrastrukturális létesítményrendszer esetében ezt a szelekciót viszont meg kell tenni, mert a teljes rendszer fenntartására már nincs lehetőség. Míg korábban a fenntartási költségek egy termelési folyamat egészére voltak ráterhelve, a folyamat megszűnésével a megőrzés és üzemeltetés költségeit más forrásokból kell biztosítani. Részben hasonló a helyzet ahhoz, mint amikor egy kastélyt vagy egy kolostort az eredeti latifundiumtól elválasztva, az eredeti funkciók megszűnése után is fenn akarunk tartani.

– Nehezen megtalálható új funkciók: a műemlékek megőrzését szerencsés esetben az újonnan megtalált funkciók szolgálhatják leghatékonyabban. Igen nehéz azonban a hatalmas, sajátos adottságú együttesek számára olyan új funkciókat találni, amelyek kézzel fogható mértékben kihasználják az együttes térbeli kínálatát. Külön megnehezíti a helyzetet, hogy a védelemre szánt együttesek sokszor lakott területtől és a turisztikai célterületektől távol találhatók. Ritka az olyan szerencsés lehetőség, mint ami a Tate Modern galéria esetében az erőmű épület megőrzését lehetővé tette, amikor egy jó állagú, viszonylag kompakt épületegyüttes egy világváros turisztikai csomópontjában kaphat tömegeket vonzó új funkciót. Ugyancsak sikeres példának tekinthetjük a Fiat torinói Lingotto üzemének kulturális/szabadidős hasznosítását, és mindenképpen a sikerek között kell említeni a budapesti Millenáris parkot a Ganz Villamossági Művek helyén. Látjuk azonban, hogy például London másik erőművében, a Battersea Power Station épületében, vagy a Lisszabon melletti Belém erőművében már nem könnyű ugyanilyen sikeres programot beindítani, bár mindkét esetben komoly szándék a kulturális célú hasznosítás *(4. kép)*.

– Épületszerkezetek adottságai: sajátos gondot vet fel az, hogy az ipari épületek sok esetben egyáltalán nem a hosszú távú fenntartás szándékával készültek. Egyes esetekben csupán a legegyszerűbb hasznossági szempontoknak felelnek meg, akár tudatosan is viszonylag rövid élettartamra tervezték őket, így szinte a lehetetlenre vállalkozik az, aki hosszú távú fenntartásukat tűzi ki célként. Az ilyen módon kialakított épületszerkezetek sok esetben nehezen felelnek meg az új funkciók követelményeinek – például komoly épületfizikai/hőtechnikai kérdéseket vet fel egy gyártócsarnok tartós közönségforgalma.

– Erős tönkremenetel: az épületek egykori ipari használata komoly károkat okozhat az épületek szerkezetében, hiszen kopással, aggresszív vegyi folyamatokkal is számolni kell. Ez utóbbi tapasztalható például a Ganz-Mávag egyik igen szép korai vasbeton csarnokának esetében is, amelyet a benne folytatott kohászati technológia agresszív gőzei az évtizedek során szinte teljesen tönkretettek. Ugyancsak jelentős károkat tud okozni az elhanyagoltság, a korrózió, minthogy a megőrzés szándéka sokszor csak az együttesek évtizedes magára hagyottságát követően jelentkezik.

– Nehezen pótolható termékek: sajátos problémát vet fel, hogy valamely kor ipari technológiájával létrehozott alkotásainak a helyreállítása, kiegészíté-

4. kép. **a Ganz Villamossági Művek csarnokának bontása 2000. augusztus 12-én – az előtérben álló szerelőcsarnok ma a Millenáris Park Fogadó épülete. A projekt keretében az épületek gondos szelekciójára került sor, a fejlesztés megőrizte a legértékesebb csarnokok nagy részét**

se során nem lehet már az egykori terméket újragyártani, mert az ahhoz szükséges technológia már eltűnt. Egy barokk kastély esetében a téglafalazatok visszafalazása nem okoz különösebb nehézséget, de egy hengerelt acél szelvényekből készített nyílászáró hiteles újragyártása céljából igen körülményes lenne egy hengerművet az adott profilra ráállítani pár folyóméter anyag kedvéért. Különösen nehéz ez a feladat például gépalkatrészek esetében, amelyek gyártásuk idején esetleg igen nagy sorozatban készültek, ma viszont csak egy-egy darabra volna szükség.

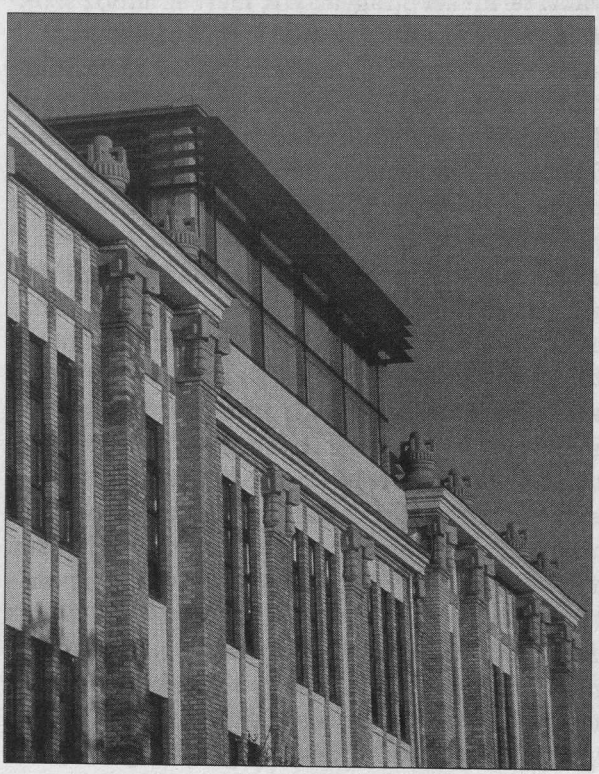
Mindez azt mutatja, hogy az átlagosnál is nehezebb „műemlékvédelmi" feladatra vállalkozik, aki az ipari örökség fennmaradását szeretné elérni. Voltaképpen jól kirajzolódnak azok a lehetőségek, amelyek a kezünkben vannak. Ezeket az alábbiak szerint rendszerezhetjük:

– az eredeti funkció folyamatos fenntartása: a dolog természetéből fakadóan a legkevésbé ez a megoldás jelentheti a járható utat, hiszen éppen azért merül fel a megőrzés kérdése, mert az épület vagy berendezés elveszti eredeti szerepét. Mégis, egy adott helyzetben születhet olyan döntés, amely az ipari örökség megőrzésének szempontjait is figyelembe veszi, amikor tudatosan nem vált épületet, telephelyet, technológiát, sőt, ezt még a termék tradicionális értékének is tekinti. Ismét gondolhatunk az évszázados sörfőzőkre, de felmerülhet ez a megoldás az infrastruktúra-rendszerek esetében is.

– Múzeumi típusú megőrzés: az eredeti technológia bemutatása, gyűjtemények létrehozása, az ipari örökség bekapcsolása a kulturális turizmusba. A bemutatott példák igazolják, hogy a növekvő érdeklődés létjogosultságot adhat e

megközelítés számára, de jól érezhetők mindennek korlátai is. Nem lehet mindenhol múzeumot kialakítani, nem lehet mindent múzeumba vinni.

– Funkcióváltás: a legjárhatóbb út az ipari örökség épített emlékeinek megőrzésére az új funkciók megtelepítése – kétségtelenül ekkor lehetetlenné válik a technológiai berendezések megőrzése, működtetése. Kézenfekvő megoldás lehet az együttesek ipari/raktározási funkcióinak megtartása, amelynek révén az épület túléli a technológiai váltást. Ez a megoldás megfelelő lehet, ha egy terület városi pozíciója nem változik, huzamosabb ideig ipari övezet marad. Ilyen helyzetben van számos budapesti ipari terület, ahol a korábbi termelést az ipari szerkezetváltás okán igen egyszerűen felváltották a kereskedelmi/raktározási/logisztikai funkciók *(5. kép)*. Ha a terület pozíciója is változik, vagy éppen ennek elősegítése a cél, az ipari funkciók helyett megjelenhetnek a már ismertetett szabadidős/kulturális funkciók, de sok esetben lakófunkciók kialakítására is lehetőség adódik. Ez utóbbira példa a „loft" lakások megjelenése, de ismerjük a bécsi gáztartályokban kialakított lakóegyüttest, s készült már népszerű lakónegyed Európában egykori koporsógyárban, kozmetikai üzemben, cementsilókban. Nem ritka, hogy a funkcióváltás csupán a terület újrahasznosítását célozza, és teljes bontással jár – mégis bizonyos mértékig, általában az alapvető infrastruktúra szintjén, az egykori ipari táj emlékeinek



5. kép. **A Dorottya-udvar az egykori textilüzem épületének igényes helyreállításával kialakított irodaegyüttes**

megőrzésére is sor kerül. A kikötői negyedek sok helyen úgy telnek meg lakófunkciókkal, hogy a rakpartok, a zsilipek, egyes gépek/berendezések eredeti formájukban a helyükön maradnak.

– Dokumentálás: az ipari örökség megőrzésének ismertetett korlátai, s ezzel szemben az ismeretek és élmények iránti igények logikusan vetik fel azt a lehetőséget, hogy az állandóan változó, „pusztuló" ipari örökség a legkülönfélébb dokumentálási megoldásokkal maradjon fenn. (Ugyanez a gesztus a holland kezdeményezésű Docomomo mozgalom keretében a 20. század építészeti emlékeinek mentális megőrzését szolgálja közel húsz éve, ahol az in situ fizikai megőrzés korlátai sok tekintetben azonosak az ipari örökségével.) Látni kell, hogy a dokumentálás lehetősége és eszköztára sok esetben túlmutat az akadémiai jellegű archívumok létrehozásán, és művészi megközelítéssel, civil szerveződések keretében megvalósuló projektekkel, annál néha sokkal eredményesebben is működhet. Ki lehet mondani, hogy Magyarországon az ipari táj módszeres feltárására előbb találtak alkalmat a fotóművészek és a filmművészek, mint az örökségvédelem hivatalos képviselői. Az internet különösen hatékonynak bizonyul a társadalmi összefogással, spontán módon megvalósuló rendszerezésre – s egyúttal az ismeretek terítésére, a közös kultúra létrehozására. Köztudott, hogy a vasútbarátok szinte tudományos igényű honlapokat tartanak fenn világszerte, de talán kevésbé ismert, hogy a magyar víztornyok leltára – e hihetetlenül gazdag, város- és tájképformáló ipari építészeti örökségről szóló gyűjtemény – ugyancsak a digitális világ spontán terméke. A világban a pusztuló építészeti/ipari örökség megismerése tulajdonképpen extrém sporttá vált: önszerveződő csoportok a biztonsági őröket kijátszva, életveszélyes helyekre belopózva járják végig a felhagyott gyárakat, vasútállomásokat, kórházakat, erőműveket és záporcsatornákat, hogy azután „blogjaikban" közzétegyék az élményeiket. Ez a sport különösen gazdag terepet talál magának az Egyesült Államokban vagy Kanadában, ahol az „eldobható termékek" filozófiájának megfelelően gigantikus méretű, pazar épületegyüttesek állnak az enyészetnek átadva, elhagyatottan.

Budapest adottságai és lehetőségei

Budapest – és bármely terület – ipari örökségének feltérképezéséhez mindenekelőtt a város-evolúció folyamatával kell tisztában lennünk. Jól ismertek azok a lépések, amelyek során a növekvő város lakóterületeinek gyűrűje, majd tercier szektora egyre kijjebb szorította az ipari funkciókat. Ez a folyamat ma is zajlik, így történetének ismerete is hasznos tapasztalatokkal szolgál – még ha az örökségvédelem szempontjából néha kedvezőtlen következményekkel is jár.

Néhány példa jól illusztrálja az említett folyamatokat:

– a városi sörfőző: az Újvárosháza a mai déli Váci utcában a városi sörfőző telkén épült fel, itt tudott a város kellő méretű telket biztosítani. Ma nem ismerünk Budapesten városi sörfőzőt.

– A bőrösök: a mai Belgrád rakpart a bőrösök meghatározó területe volt. A 20. század elejéig a Duna nem díszes főutcaként, hanem gazdasági hátsó udvarként szolgálta a várost. A fő utca a Molnár utca volt (melynek neve szintén ipari tevékenységet tükröz), házai gazdasági épületeikkel futottak le a Dunáig, így a mai nemzetközi hajóállomás területén halászhálókat, cserzővargákat és az ennek megfelelő szagokat kell elképzelnünk. Ma nem ismerünk bőrszárító padlást a Belgrád rakparton.

– A malmok: a nagyváros számára gabonát kellett őrölni, ezt szolgálta a számos dunai hajómalom Óbudától Soroksárig. Mechwart András viszont nemcsak a gőzmalmok hengerszékei számára gyártott kéregöntéssel megfelelően innovatív termékeket, hanem a vasúti kocsik kerékabroncsára is, amelyek a hajón Budapestre felvontatott ukrán gabonát lisztté őrölve Nyugat-Európába szállították. Ma nincs hajómalom Budapesten, még vendéglátóhellyé alakítva sem. A malomipart és az öntödei ipart múzeumok mutatják be a látogatóknak, a pékség jelentős emlékeit nem ismerjük.

– Az élelmiszeripar: a kenyérgyártás mellett a város élelmiszer-ellátását sertéshizlaldák, vágóhidak, szőlődombok, sörgyárak, lédig-bor lerakatok, szeszfőzők, kóser mészárszékek biztosították. Ma az Illatos út és a Mázsa tér neve, vagy az ismeretlen, de létező Kőbánya-Hizlaló teherpályaudvar, a nagytétényi sertéshizlalda helyén kialakított logisztikai park, az Attila úti hatalmas Mayer-féle márványhordó, a budafoki és a kőbányai pincerendszer őrzi valamelyest a budai és pesti élelmiszeripari termelési/raktározási/logisztikai lánc emlékét. Ezek mellett a Közvágóhíd hatalmas együttese, a sertésvásár impozáns vasbeton csarnoka, a borjúvásár megújított épülete, vagy a máig virágzó vásárcsarnok-hálózat emlékeztet arra, hogy egy világvárost a hűtőkocsik, a fridzsiderek, a személygépkocsikba illő hűtőtáskák és a pasztörizálás világa előtt naponta kellett friss élelmiszerrel ellátni. Ma a tejtermékeket nem a Rottenbiller utcai, a kelenföldi vagy a sokkal újabb Keresztúri úti tejgyárból szállítják ki a „járatok", hanem mindez hatvan, száz, kétszáz (vagy kétezer) kilométer távolságból, logisztikai elosztó csomópontokon keresztül is megoldható.

– A vízművek: a budai, pesti vízellátást a 19. század második harmadáig a házak ásott/fúrt kútjai, lajtoskocsik és kifutófiúk biztosították. Az intézményes vízellátást az 1860-as évektől biztosította kiépített hálózat, de tudjuk, hogy a kutakat a város a II. világháborús ostroma idején újraélesztették. Meg kell azonban említeni Mátyás király Városkút felől érkező vízvezetékét, ami a közlekedőedények törvényének ismeretében feltétlenül intelligensebb megoldást jelentett, mint a lisszaboni 18. századi aquaeductusok. Az ipari kultúra része, hogy Budán a mai napig megkülönböztetjük az egyes víztározó medencékhez tartozó nyomásövezeteket, és éppen napjainkban cserélik le a társas-

házak az ún. budai nyomócsöveket, amely elnevezés a szokásosnál lényegesen magasabb nyomásra tervezett, vastagabb falú ólomcsöveket jelenti. A Parlament épülete az első pesti vízmű helyén épült. A kiépített dunai szűrőkútrendszer, a városi víztornyok és a vezetékek hálózata azonban néhány évtized alatt megváltoztatta a vízellátás rendjét Budapesten.

– A gázgyártás: a Fővárosi Gázművek irodái a mai napig az első gázgyár helyén, a Légszesz utcában találhatók, különleges, romantikus stílusú épületekben. A városi gáz gyártása Budapesten az 1860-as évektől az 1980-as évekig, a földgáz teljeskörű bevezetéséig tartott, s ekkor a technológia minden része – kokszoló, gáztartály, dorogi bánya, esztergomi vasútvonal – voltaképpen feleslegessé vált. (Nem érdektelen megemlíteni, hogy a budapesti földgázprogram európai szinten is kiemelkedő modernizációs programként valósult meg, Nagy-Britanniában ugyanez a folyamat egészen más történetet mutat. A Tate Modernnek ma helyet adó erőmű az 1950-es (!) években épült, szenes (!) erőműként a Szent Pál székesegyházzal szemben, a jól hajózható tölcsértorkolat mellett.)

– Közlekedés: lóvasutak, utak, vasutak, villamosok, buszok, hidak, kocsiszínek, áramellátók – ipari örökségünk jól feldolgozott, közismert, jelenlévő részét alkotják. Mégis, e helyen meg kell említenünk a Józsefvárosi pályaudvar, *(6. kép)* az újpesti és a zugligeti lóvasúti végállomás épületét, mint ezen iparág legrégebbi épített emlékeit.

– A telefónia: valahol megtalálhatók Budapest telefoncentráléi – de ezek nem közismertek. Létrehozásuk idején csúcstechnológiát képviseletek, ennek

6. kép. **A Józsefvárosi pályaudvar romantikus stílusú felvételi épülete, 1867-ből. A Losonci pályaudvar néven átadott épület Budapesten a legrégebbi vasútállomás – a terület funkcióváltása esetén is feltétlenül meg kellene őrizni**

megfelelően a kor high-tech színvonalát tükröző építészeti megoldásokkal alakították ki őket. Idővel a sokszáz kisasszonyt foglalkoztató, igényesen dekorált termekbe automatikák kerültek – ezek azonban ma elférnek egy kisebb szobában. Amúgy a mobilhálózat mind erősebben visszaszorítja a vezetékes rendszereket. Mindazonáltal a Krisztina körúton, a Szervita téren, a Nagymező utcában, a Horváth Mihály téren, a Fehérvári út elején kereshetjük az ipari örökség ilyen emlékeit, ami különösen egyszerű, ha éppen szemünk láttára csúsztatják teherautóra a harmadik emeletről. Ma a budai Várban – hiteles helyen – a telefónia múzeuma, az Andrássy úton pedig a Posta múzeuma – egy nagypolgári lakásban – látogatható.

– A textilipar: szövödék, posztógyárak, pamutnyomó-ipari vállalatok, cérnagyárak alkották annak a vertikumnak a nagybani elemeit, amelynek a kisipari/kiskereskedelmi végén a mai Petőfi Sándor utca vagy az Adria-palota kelme-boltjai, úri- és hölgy-szabóságait lehetett megtalálni. Mindebből sok emlék maradt, de nem biztos, hogy ezek mai társadalmunk számára dekódolható, értelmezhető üzeneteket hordoznak. Egyre inkább feledésbe merül, hogy a Dorottya udvar remekül helyreállított épületegyüttesében, vagy a Goldberger épületegyüttesben még nem is oly régen kubai és vietnami vendégmunkás lányok pótolták a hazai munkaerő-hiányt. Ma mindennek alig van látogatható emléke, ám a kínai piacokon a Távol-Kelet legkülönfélébb eredetű termékei megvásárolhatók (a magyar vasúti motorgyártás legszebb csarnokaiban).

– A nyomdaipar: a legutóbi időkben sorra szűntek meg a belső városrészekben kialakított nyomdák, hiszen a nagy szállítás igényű üzem kézenfekvően jobban működhet egy külvárosban. Így költözött ki az Állami Nyomda is tradicionális várbeli helyéről, de így szűntek meg azok a „sajtóházak" is, ahol korábban egy-egy napilap teljes vertikuma – szerkesztőségtől a nyomdaüzemig – helyet kapott. (Ugyanez a folyamat zajlott le például Londonban is, ahol a Fleet street nagy tekintélyű sajtópalotái az 1980-as évek nyomdász-sztrájkjai során egyik hétről a másikra üresen maradtak, s a termelés egy másik szakszervezet dolgozóinak igénybevételével a külvárosi digitális nyomdákban folytatódott.)

– Az „egészségipar": különösnek tűnhet, de az egészségügyi fejlesztések sok mindenben hasonlóak az ipari fejlesztésekhez – nagy területigény, feszes funkcionális követelmények, a beruházás kiemelkedő igényessége. A 19. század végének pavilonos kórházegyüttesei közismertek. Kevésbé tudott, hogy Budapest egyik leghatalmasabb épülete, a „tébolyda" a Lipótmezőn, a romantikus stílus egyik legjelentősebb emléke.

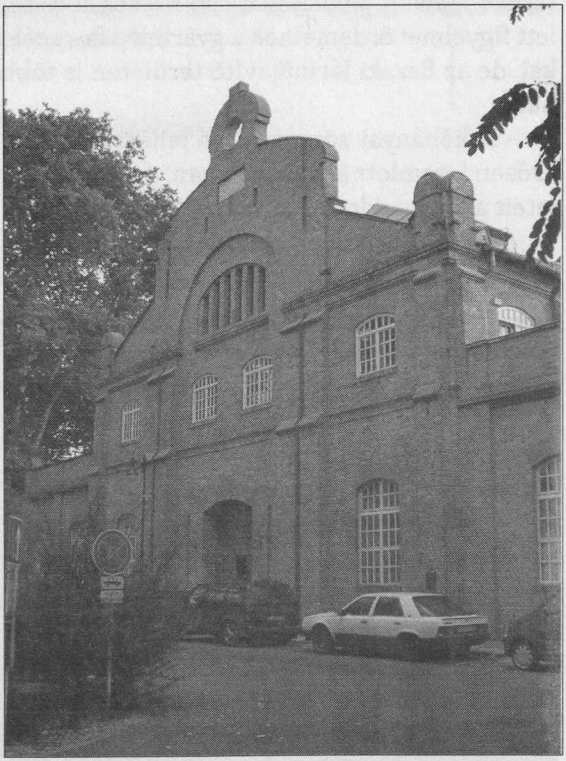
Budapest az ipari örökség bemutatásában tehát nem jeleskedik, lehetőségei is egyre szűkülnek, de egyfajta programot meg lehet fogalmazni a lehetősé-

gek feltárására. Egy ilyen képzeletbeli program az alábbi részekből állhatna össze:

– Óbudai Gázgyár: bár a gyártási technológia már eltűnt a telepről, néhány különleges architekturájú épület még megmaradt. A terület kiválóan alkalmas arra, hogy Budapest turisztikai kínálatába illeszkedjék. Korábban javaslatok születtek arra, hogy ide kerüljön a Műszaki Múzeum és a Néprajzi Múzeum kiállítása, ami az Aquincumi Múzeummal együtt komoly, kiválóan megközelíthető „múzeumi negyeddé" formálná a területet.

– Óbudai Hajógyár: a terület megújulása már szinte egy évtizede zajlik, igényes helyreállításokra is sor került – pl. az egyik csarnokban kialakított vendéglátó helyen lenyűgöző méretű fa (!) gerendás futódaru is látható. A további fejlesztési programban is alapvetően meg kell maradnia az értékőrzés szempontjainak *(7. kép)*.

– Vágóhidak: Ferencváros gazdag az élelmiszeriparhoz köthető emlékekben. A Közvágóhíd hatalmas együttese kiváló városi pozíciója révén, talán előbb-utóbb, egy átfogó fejlesztési program keretében, funkcióváltást követően megújítható, de a Sertésvágóhíd kiváló vasbeton csarnoka is valamely új funkcióval feltétlenül beillesztendő a megújuló terület épületei közé.



7. kép. **Az Óbudai Hajógyár területén több szépen helyreállított csarnok új funkciót szolgál**

– Közraktárak: hosszú ideig vitatott kérdésnek tűnt, hogy az értékes Dunaparti telken álló közraktárak átadják-e a helyüket más épületnek. Jelenleg úgy tűnik, kulturális központtá alakítva szerepet kaphatnak a város turisztikai kínálatában, amihez elhelyezkedésük kedvező lehetőségeket biztosít.

– Nagyvásártelep: az együttes ma részben raktározási funkcióknak ad helyet. Szerepe hosszabb távon változhat, amennyiben a mögöttes vasúti területeken lakóterületi fejlesztések indulnak meg.

– Soroksári út: a FÉG, a posztógyár különös korai vasbeton szerkezetei miatt az épületeket feltétlenül meg kell őrizni.

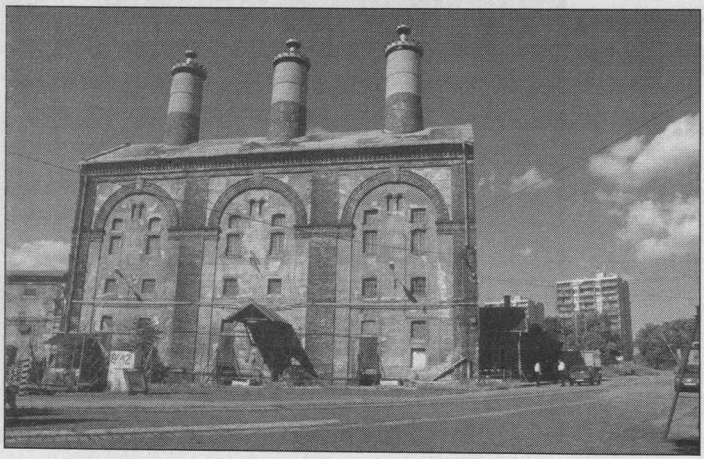
– Váci út: a Váci út átalakulása során a korábbi iparterület számos értékes épülete kereskedelmi funkciókat kapott, sok azonban bontásra került. Kívánatos a legjellegzetesebb épületek megőrzése.

– Fehérvári út: a korábbi gyártelepek funkcióváltása révén a területen sok helyen megjelent a tercier szektor, de az út vonzó megjelenése, a szinte városközponti elhelyezkedés a lakófunkciók megtelepítését is indokolhatná. Kiváló loftlakások alakíthatók ki egy-egy gyárépületben.

– Kőbányai út környezete: az Orczy tér és a Kőbányai út körzete jelentős fejlődés előtt áll – a Józsefvárosi pályaudvar kitelepítése hatalmas területet szabadít fel, az út túloldalán a Ganz-Mávag terület átalakulása már több mint tíz éve zajlik. A pályaudvar és a Baross kocsiszín történeti értékű épületei mellett figyelmet érdemelnek a gyártelep fa-, acél- és vasbeton szerkezetű csarnokai, de az Északi Járműjavító területén is több történeti értékű csarnok található.

– A kőbányai sörgyárak: a jellegzetes kéményeiről ismert épületegyüttes erősen leromlott állapotban van, de meg kell említeni, hogy az egyik telep épületeit az új tulajdonos mintaszerűen felújította *(8. kép)*.

A javaslatokat még hosszan lehet sorolni, de a fenti bizonytalan ötletekből is jól látszik, hogy kellő erejű fejlesztési szándékok nélkül komoly felújítást



8. kép. **Kőbányai Sörgyárak**

vagy funkcióváltást igen nehezen lehet kezdeményezni. Kívánatos lehet viszont egyfajta szemléletváltás, amely az újonnan telepítendő funkciók esetében a zöldmezős beruházás alternatívájaként megvizsgálja a barnamezős területeken lévő, történeti értékű épületek használatát.

Rendkívül fontosnak látjuk ugyanakkor a dokumentációs munkák kiteljesítését, támogatását is. A témakör még nincs kellően feltárva, mind építészettörténeti, mind ipartörténeti szempontból sokféle kutatás indítható. Különösen nagy figyelmet érdemelne a történeti értékű gépek és berendezések számba vétele, a közérdeklődésre számot tartó információk publikálása. Ki kellene dolgozni olyan turisztikai kínálatot, amely Budapest ipari örökségét, gyárait, működő üzemeit látogathatóvá és közismertté teszi, mert az ipari örökség bemutatása egyszerre szolgálja a helytörténet megismerését és az ipari kultúra erősítését.

Irodalom

Császár László: *Korai vas és vasbeton építészetünk.* Műszaki Könyvkiadó, 1978.

Hajdú József: *Ipari táj.* Városháza, Budapest. Az én Budapestem sorozatban. Városháza, Folpress, Budapest, 1998.

Dr. Kiss Katalin: *Ipari műemlékek.* A mi Budapestünk sorozat részeként, Budapest Főváros Önkormányzata, Budapest Lexikon, Akadémiai Kiadó, 1993.

Ajánlott weboldalak

http://www.mnactec.com/TICCIH/herit.htm
http://www.christian-bruenig.de/index.htm
http://www.unesco-welterbe.de/en/index.html?staedte/bildseiten/essen.htmlûhaupt
http://www.ncm.org.uk/
http://www.kbsm.org/
http://www.koh.hu
http://www.viztorony.hu
http://e.webring.com/hub?ring=draining

KERESZTÉLY KRISZTINA

Ipari épületek kulturális célú hasznosítása Budapesten

A New Yorkot, Párizst, Londont vagy Amszterdamot megjárt és kultúra iránt érdeklődő utazó számára már évtizedekkel ezelőtt sem volt ismeretlen, csupán talán meglepő látvány, ha múzeum-, galéria vagy színházlátogatás kapcsán egy furcsa gyárépületben találta magát. Az ipari „kultúrával" amúgy is túltelített szocialista országokban, így Magyarországon, a közízlés számára a gyárépületek még egyértelműen „leszakadt", nyomasztó és elkerülendő látványnak számítottak, amikor Nyugat-Európában már megindult a folyamatosan megürülő gyárak funkcióváltással történő felújításának, átalakításának „divatja". A kilencvenes évektől, a hagyományos ipari ágazatok leépülése, valamint a városi közellátás új technológiáinak megjelenése kapcsán számos egykori gázgyár, transzformátorház, közlekedési- és gyárépület vesztette el eredeti funkcióját Budapesten is. Igényes kiépítésüknek köszönhetően ezek a gyárépületek fontos építészeti értékeket őriznek: eredeti funkcióik miatt stabil, speciálisan kiképzett, sokszor csarnokszerű épületek, melyek számos új funkció ellátására alkalmasak. Ugyanakkor – ellentétben a mai minimalista ipari épületekkel – koruk – többnyire a 19. század vége, 20. század eleje – építészeti emlékeinek fontos képviselői is egyben, és sok esetben műemléképületként vannak számon tartva.

Építészeti-technikai racionalitás és többszintű, szimbolikus értékteremtési lehetőség találkozása magyarázza azt a jelenséget, ami mára egyfajta divattá, minden városban szinte „kötelezően" megjelenő városépítészeti megoldássá alakult: az ipari épületek kulturális célú átalakítását. A gyárépületekben igen gazdag Budapesten is megjelent ez a tendencia, Nyugat-Európához képest kissé megkésve, és ezért, hasonlóan más ágazatokhoz, speciálisan keverve ennek a jelenségnek a különböző fázisait és elemeit. Azonban, ha jobban belegondolunk, egy gyárépület múzeummá alakítása korántsem olyan magától értetődő dolog, mint amilyennek ma tűnhet. Az ipari épületek kulturális célú átalakítása ugyanis építészeti-technikai szempontból nhézséget jelent.

Egy kulturális intézmény esetében esztétikai értéket, egyedi megjelenést, különlegességet sugall az épület ipari jellege és eredete, amelyet különböző világítástechnikákkal (l. MEO), új elemek hozzáépítésével (l. Millenáris park) lehet gazdagítani. A gyárépületek, de főleg a raktárépületek előnye, hogy csar-

nokszerű kiképzésűek, és utólag bármilyen forma, felosztás, funkció befogadására alkalmasak. Így ma Budapesten leginkább ezek a csarnokok kerülnek felújításra: a Millenáris park esetében például az eredeti épületek közül csak a raktárcsarnok épületét hagyták meg egészében, pedig nem az volt a legjobb állapotban.[1] További előnye az ipari épületeknek a nagy belmagasság, a stabil tartószerkezet, ami egy múzeum vagy színház esetében fontos szempont lehet. Fontos technikai és gazdasági hátrány viszont, hogy egy ipari épület felújítása esetében számos, előre nem tervezett többletmunka felmerülhet, amelyek a felújítás eredeti költségét jelentősen megnövelhetik. Különösen nagy a felújítás költsége akkor, ha műemléképületről van szó, ahol szigorú szabályok alapján kell az eredeti állapotokat megtartani. Ezekkel az anyagi nehézségekkel áll szemben a kulturális intézmény – múzeum, színház, kulturális központ – általában alacsony rentábilitása, sőt, az esetek jelentős részében az intézmények nem profit-orientált jellege. A technikai és anyagi előnyök mellett tehát legalább ugyanannyi nehézséget is jelent egy ilyen felújítás.

Miért éri meg mégis kulturális intézménnyé alakítani egy gyárépületet? Miért nem jobb új épületet építeni – ami a telekvásárlással együtt is olcsóbb lehet, mint a gyár felújítása? Milyen többletet nyújt a kulturális intézmények számára egy gyárépület? Hogyan alakult ki ez a „divat", milyen kulturális, társadalmi és politikai okok állhatnak a hátterében, és hogyan fejlődött ez a tendencia? A tanulmány bevezető részében ezekre a kérdésekre próbálunk válaszolni. Budapesten ugyanis az ipari épületek kulturális átalakítása hirtelen jött és rutinszerűen elfogadott „megoldás" lett, és – hasonlóan sok nyugat európai tendencia és divat követéséhez – sok esetben fel sem merül, hogy milyen eredeti célok és okok állnak e megoldás megjelenése mögött *(1. ábra)*.

„Ellen-kulturális" akcióból ingatlanfejlesztési eszköz – hogyan lett az ipari épületek kulturális hasznosítása divattá?

Az ipari épületek hasznosításának elterjedésében a technikai, építészeti okok mellett fontos szerepet játszanak az ilyen felújításokhoz fűződő szimbolikus értékek.[2] Ez különösen igaz a kulturális jellegű átalakításoknál: a kulturális gazdaság vagy kulturális ipar egészére jellemző, hogy termékeinek többletértékét azok szimbolikus jellege adja meg, hiszen ettől lesznek e termékek egyediek és különlegesek. Az ipari épületek felújítása mögött rejlő, ma már magától értetődő szimbolikus értékek kialakulása az 1960-as–1970-es években megjelenő gazdasági, társadalmi és kulturális változásokig vezethető vissza. A folyamatot a következőképpen foglalhatjuk össze:

– Az 1960-as évek mozgalmai kapcsán nemcsak a városi társadalmi problémák (l. szegregáció, társadalmi kirekesztés problémája stb.) kerültek előtérbe, de azok feloldására a mozgalmak, tüntetések tapasztalatából leszűrve, új

módszerek is felmerültek. Európában, és elsőként különösen Dél-Európában, pl. Olaszországban, a kulturális események, városi fesztiválok, koncertek, a kiürülő belvárosok kulturális-szórakoztató jellegének helyreállítása a társadalmi integráció, a közösségfejlesztés eszközei lettek.

Szintén a kultúra hagyományos, „elitista" szemléletével szemben jöttek létre a hatvanas-hetvenes évek fordulóján az ún. „művészeti laboratóriumok" *(Arts lab)* melyeknek fő rendező elve lett, hogy a kultúra hagyományos, „egyfunkciós" helyeivel, pl. a színházakkal szemben, egy helyben sűrítsék össze a különböző művészeti ágakat, illetve a művészeti munka folyamatát. Ezek előfutára Andy Warhol híres „Gyára" *(Factory)* volt, amely a hatvanas évek elejétől adott otthont különböző művészeti irányzatoknak, ötleteknek, eseményeknek, stb. Írországban, Angliában, Hollandiában vagy Németországban ma is működnek olyan kulturális központok, amelyek az 1970-es évek elejétől ilyen művészeti laboratóriumként jöttek létre (pl. Amszterdam: Melkweg, Berlin: UFA Fabrik, Dublin: City Arts Centre). Ezek a mai szóhasználattal „civil kezdeményezésként", egy-két ember összefogásával létrejövő központok, pénz hiányában általában egy-két szobás kis helyiségekben kezdték működésüket, és később igyekeztek valamilyen elhagyott (gyár)épületben megtelepedni, amihez általában hosszabb-rövidebb ideig tartó harc után (mely alatt sok esetben illegálisan, de megtűrten tartózkodtak az épületben) a helyi önkormányzattól kaptak segítséget. A gyárépületbe költözésnek nemcsak anyagi jelentősége volt (vagyis, hogy előbb-utóbb könnyebb és olcsóbb volt a tulajdonosi jogokat megszerezni, lévén, hogy használaton kívüli épületekről volt szó, amelyek senkinek sem kellettek), hanem szimbolikus is: ezek az épületek általában a városok külső negyedeiben, a hagyományos kulturális városközponttól jól elkülönülten helyezkedtek el, ami mutatta az új művészeti központok különállását a hagyományos intézményi struktúrától.

A városi fesztiválok, alternatív művészeti központok által keltett új városi közösségi és kulturális „mozgalom" pozitív hatásait az 1970-es évektől elsőként a baloldali városi önkormányzatok ismerték fel, akiknek vezetői maguk is az 1968-as mozgalmak elkötelezettjei voltak.[3] A várospolitikában megnövekedett szerepet kapott a városi kultúra támogatása (művészeti fesztiválok szervezése, intézmények támogatása stb.), majd az 1970-es, '80-as évektől kezdve ez a tendencia állami szinten is egyre érzékelhetőbbé vált. Megjelentek a nagyszabású, állami szintű építészeti-kulturális presztízsberuházások, melyekre példaként szolgálhat Párizs (Pompidou-központ, Louvre átépítése, Musée d'Orsée stb.), London (Tate Modern, Millenium Dome), vagy a rendszerváltás utáni Berlin esete.

– A hetvenes évektől kezdve az urbanisztikát, a városépítészetet és -tervezést uraló felfogás is átalakult, párhuzamosan az egyéb művészeti irányzatokban lezajló átalakulásokkal. A modernizmus idejének funkcionalista, egyedül a fizikai tervezésen alapuló urbanisztikai szemlélete fokozatosan

átalakult. A különböző posztmodern irányzatok közös jellemzője, hogy elvetik a funkcionalizmus egyedülállóságát, hangsúlyozzák a hely szellemének, a helyet befolyásoló tényezők (épületek, emberek, szokások, kultúra) kölcsönhatásának fontosságát, a környezet, a dinamizmus, az átalakulás, a történelmi hagyományok, az „image" szerepének fontosságát. Az építészetben a többi művészeti ághoz hasonlóan megjelenő új alternatív irányzatok szintén a funkcionalizmussal helyezkednek szembe: anti-design, posztmodern, high-tech. A hely szelleme, a hagyományok, az egyediség fontossága nemcsak a városrehabilitáció és a környezetvédelem fontosságának felismerését vonta maga után, de ennek szolgálatában külön építészeti és design irányzatok kialakulását is (pl. London: Muf csoport, akik a környezet megóvására törekedő projekteket hoznak létre, vagy Amszterdam: West 8 csoport). Egyes irányzatoknál, pl. a high-tech esetében viszont az ipari épületek egyes jellemzői épülnek be az új, sokszor kulturális témájú projektekbe. A legjellemzőbb példa erre a párizsi Pompidou központ, (R. Piano, R. Rogers, 1971–1977), ahol a különböző épületgépészeti elemek az épületen kívül láthatók. Ez inkább az ipari épületekre utal, mint a központ kulturális funkciójára.

– A globalizációs folyamatok hatására megerősödő városversenyben a városok helyzetét, gazdasági, társadalmi vonzerejét erősen befolyásolja, hogy az adott város mennyiben képes egyedi arculatot és minőségi életkörülményeket felmutatni, mennyiben rendelkezik magasan képzett munkaerővel, jó iskolákkal, magas fokú szolgáltatásokkal, kulturált környezettel stb. E kritériumokhoz a város kulturális életének minősége jelentősen hozzájárul, így a különböző kulturális fejlesztések, a „kulturális várospolitika" jelentősége az elmúlt évtized során fokozatosan növekedett. A kulturális ipar, azaz a szimbolikus értékekre épülő tevékenységek, szolgáltatások és termékek gazdasági szerepének növekedése a városi ingatlanpiac alakulásában is érzékelhető. A „kulturális projektek", azaz egy múzeum, egy kulturális intézmény vagy egy tematikus – többek között kulturális jellegű – park létesítése fontos gazdasági, turisztikai vonzerő növekedést, valamint az adott terület (város, városrész, városnegyed) értékének növekedését generálhatja. A kulturális fejlesztésekben, a nagyszabású presztízsberuházásokban a kilencvenes évek során egyre nagyobb számban jelennek meg – az állami, önkormányzati illetve a non-profit szféra mellett – a profit-orientált magánvállalkozók, ingatlanfejlesztők. A kulturális presztízsberuházások egyre elterjedtebb témáit képezik az állami–magán együttműködéseknek *(private–public-partnerships)*, melyek során a beruházó finanszírozza az építkezést (és azt egybeköti egyéb beruházásokkal, pl. lakás, iroda) az állam pedig a kulturális intézmény (múzeum, koncertterem stb.) fenntartását (l. a budapesti Millenniumi Városközpont esetét). E nagy projekteknek jelentős részét képezik az ipari épületek felújításával egybekötött kulturális beruházások, melyek az adott városrész felértékelődésén túl, egy épület, vagy egy nagyobb ipari terület megmentésével fontos szimbolikus

értékeket teremtenek (műemlékvédelem, környezetvédelem fontossága), és természetesen akár komoly politikai tőke kovácsolására is alkalmasak.

A fenti folyamatokból következően átlátható az ipari épületek átalakításának több szinten is kimutatható szimbolikus értéke, ahol a különböző szintek eltérő módon jelentkeznek a különböző típusú projektek esetén, attól függően, hogy civil, állami vagy profit-orientált projektről van-e szó. Néhány példa e szintekre:

– azonosulás a „hőskor" alternatív művészeti felfogásával, szembenállás a tradicionális kulturális intézményekkel, újító művészet létrehozásának célja (főleg a civil, művészeti kezdeményezés esetén);

– közösségteremtés, társadalmi integráció, fenntartható fejlődés, környezetvédelem, városrehabilitáció (civil-önkormányzati kezdeményezés);

– a város versenyképességének növelése, gazdasági, turisztikai vonzerő növelése, politikai értékek és érdekek megjelenése, (önkormányzati, állami, és magán kezdeményezés, ppp együttműködés);

– ingatlanpiac, gazdasági-politikai befolyás növelése (magánkezdeményezés).

A több szinten is jelentkező szimbolikus értékek miatt az ipari épületek átalakítása ma már egyértelműen divatnak tekinthető. Ez a divatjelleg az építészeti-technikai előnyöknél, sőt még a fenti, politikai-társadalmi-kulturális szimbólumoknál is erőteljesebben esik a latba, amikor egy beruházó, fejlesztő egy gyárépület felújítása mellett dönt. A kulturális intézmények ipari épületbe helyezése a viszonylag magas költségek és esetleges technikai nehézségek ellenére ma már Budapesten is elterjedt megoldás.

A „divat" meghonosodása Budapesten: ipari épületek kulturális célú hasznosítása

Az elsők

Az ipari épületek kulturális hasznosítása Budapesten – Nyugat-Európához képest – viszonylag későn, a kilencvenes évek közepétől, inkább végétől jelent meg „tömegesen", intézményesített formában. Addig egyetlen kulturális ifjúsági intézmény létezett, amely hasonló elvek alapján jött létre: a Népligetben 1985-ben megnyílt *Petőfi Csarnok*. A Petőfi Csarnok helyén eredetileg ugyan nem ipari, de ipari kiállítási csarnok állt, mely az 1896-os millenniumi kiállításra épült, s amely a II. világháborúban kiégett, lebontották és helyén a Budapesti Nemzetközi Vásár egyik pavilonját helyezték el. Miután a BNV elköltözött a Népligetből, a csarnok egy ideig raktárként szolgált, majd az 1980-as évek közepén merült fel a gondolat, hogy a korszerűtlenné váló Budai Ifjúsági

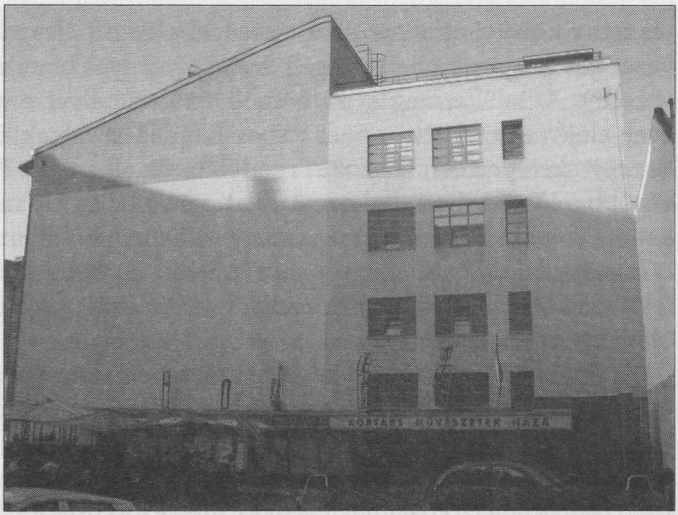
Park helyett egy ifjúsági szórakoztató központot hozzanak létre a raktár helyén. Az elmúlt majdnem húsz év alatt a PeCsa 930 m^2-es alapterületén mintegy kilencmillió látogatót fogadott, és máig is ez az egyetlen ilyen méretű szórakoztató és kulturális központ Budapesten. A Fővárosi Önkormányzatnál nemrég felvázolt új kulturális fejlesztési koncepció[4] szerint azonban mára a Petőfi Csarnok épülete elavult és megérett az újjáépítésre. A jövőben a fővárosi elképzelés szerint a PeCsát vagy átadják az épületet társbérletben tulajdonló Közlekedési Múzeumnak (Repüléstörténeti kiállítás), és a szórakoztató központ helyett felépítenek egy vagy több ifjúsági központot a város más pontjain, vagy a Közlekedési Múzeum épület- és tulajdonrészének kiváltásával a megnövekedett alapterületen kulturális és sportközpontot fejlesztenének.

A kilencvenes évek elején a fővárosban pontszerűen jelentek meg kísérletek különböző ipari- vagy raktár épületek „kulturális" hasznosítására, azaz önkéntes lefoglalására partik, koncertek, esetleg műtermek kialakítása céljából. Egy vagy két nyári szezonon keresztül működött a *Hangár*, a XIII. kerületben, a Népsziget mögött található egykori kikötőben (a mai Duna Plaza mögötti területen). Az elhagyatott épületben, illetve körülötte koncertek, kiállítások, táncos partik zajlottak. A Hajógyári sziget elhagyott ipari műtermeiben egy időben képzőművészek rendeztek be saját műtermeket, illetve tartottak összejöveteleket. A ma már Dorottya udvar néven ismert felújított irodaház épülete (a Budaörsi út mögött), mely 1999-ig a Caola gyár használaton kívüli tulajdona volt, a felújítás megkezdéséig hétvégi rave partik rendezésére szolgált.[5]

Civil-önkormányzati alapú, hiánypótló intézményteremtés

1995-ben nyílt meg az első, intézményesített keretek között működő, ipari épületben kialakított kulturális központ, a *Fonó Budai Zeneház.* A Fonó egy „igazi" alulról jövő, civil kezdeményezés alapján létrehozott kulturális intézmény, mely azóta is nonprofit alapon működik, s országos, sőt, nemzetközi ismertségre is szert tett. Hiánypótló jellegének elismeréseképpen több kitüntetésben is részesült, 2002-ben vette át a főváros Pro Cultura Urbis díját. A Fonó mára a népzenei, etno- és világzenei, valamint jazz koncerteket kereső közönség fontos célpontja lett. Koncertek szervezésén kívül fontos értékmegőrző tevékenységet folytatnak: Utolsó Óra néven interneten is hozzáférhető népzenei gyűjtést, illetve Fonó Records néven lemezkiadó céget működtetnek. A Fonó, bár országos jelentőségű kulturális szerepkört lát el, állandó állami vagy önkormányzati támogatásban nem részesül. 2003-ban súlyos anyagi nehézségekkel került szembe, melyek fennállását is veszélyeztették, végül egy egyszeri állami segítségnyújtás mentette meg a Zeneház működését.

1. kép. **Az egykori transzformtorházból átalakított Trafó**



Forrás: www.trafo.hu

A Fonó inkább praktikus, mint „divat"-okokból nyílt meg a XI. kerületi Sztregova utcában található állami vállalat egyik üres épületrészében, mely azelőtt garázsként és autószerelő műhelyként szolgált. A Zeneház alapítója a vállalat bezárásakor végkielégítés révén vette tulajdonba ezt az épületrészt. Mivel mindig is vágya volt egy kulturális-zenei központ létrehozása, az egyébként jó állapotban lévő épületrészt alacsony költséggel felújította, majd egy vállalkozást hozott létre, annak működtetésére. Az ipari épületbe „költözés" tehát egyszerűen ennek a lehetőségnek, nem pedig tudatosan átgondolt stratégiának volt köszönhető. Mint ahogy az sem, hogy a XI. kerület külső részén helyezkedjen el a Zeneház, távol a belvárostól, és így a megnyitás után megjelenő konkurens intézményektől (pl. Trafó). A városon belüli elhelyezkedés előnye viszont, hogy a XI. kerületi kulturális intézményekkel viszonylag szoros kapcsolatot tudtak kialakítani (programegyeztetés a Fővárosi Kulturális Központtal, speciális gyerekprogramok a kerületi iskolák tanulóinak, stb.).

1998-ban nyílt meg Budapest talán legismertebb alternatív kulturális központja, a *Trafó*. A Trafó az első olyan intézmény Budapesten, amely tudatosan épített a nyugat-európai „művészeti laboratóriumok" hagyományára, vagyis követte az ipari épületbe betelepülő, egyszerre több művészeti ágnak otthont adó, kortárs művészetekre épülő kulturális központok elgondolását. Az eredetileg transzformátorházként működő épület 1908-ban épült és az ötvenes évek során zárt be *(1. kép)*.

A Fővárosi Önkormányzat a kilencvenes évek közepén döntött arról, hogy a tulajdonában álló, egy értékes Andrássy úti villában működő Fiatal Művészek Klubját (FMK) átalakítja: az FMK Andrássy úti épületét eladja, és helyette egy kortárs művészeti központot hoz létre a város egy másik pontján. A központ helyének kijelölésével, működésének megtervezésével és a két in-

tézmény közötti átmenet szervezésével a Petőfi Csarnok egykori művészeti vezetőjét és igazgatóhelyettesét, Szabó Györgyöt bízták meg, aki máig a Trafó vezetője. Ő találta meg a Trafó épületét is, amelyet eredetileg a kilencvenes évek elején egy francia művészcsoport fedezett fel, akik egy nyáron keresztül koncerteket, performanszokat rendeztek az elhagyott épületben. Az épületet később a IX. Kerületi Önkormányzat privatizálta, de még mielőtt új funkciót kapott volna, a Fővárosi Önkormányzat a világkiállításról megmaradt forrásból az új tulajdonostól megvette az épületet. Szintén a Főváros finanszírozta a felújítás költségeit, (összesen 220 millió Ft)[6] és támogatta – részben – az új intézmény működését.

A Trafó az évek során elismert országos, és nemzetközi jelentőségű kortárs művészeti központ lett, 2003 januárjától állami normatív színházi támogatást kap, ami nyilvánvalóan biztosítja az intézmény stabil működését. A Trafó létrehozásakor a nyugat-európai központok példáit tanulmányozták (berlini UFA Fabrik, amszterdami Melkweg), melyek alulról jövő kezdeményezésként, általában házfoglalással jöttek létre. A Trafó helyzete e példákkal szemben annyiban tekinthető speciálisnak, hogy a budapesti intézményt eleve önkormányzati kezdeményezés alapján hozták létre, s kezdettől fogva az önkormányzat támogatása mellett működött. Ez természetesen távolról sem von le a Trafó értékéből Budapest kulturális életében, csupán arra utal, hogy az innovatív kulturális kezdeményezések Budapesten a rendszerváltás utáni gyors átmenet, társadalmi-gazdasági átalakulás, a kulturális szféra forráshiánya és a mecénások hiánya miatt a nyugat-európai sémától némileg eltérően alakultak, és teljesen civil, nonprofit közösségi kezdeményezések nem igazán tudtak eredményeket elérni.

Magánberuházás

Az ezredforduló után új szereplők jelentek meg a kulturális intézmény-teremtésben: a magánberuházók, akik saját erőből voltak képesek és hajlandóak forrást fektetni egy ipari épület kulturális célú átalakításába. Bár közvetlen módon ezek az intézmények nem nyereségorientáltak, mégis valamilyen profitorientált tevékenység fedezi létrejöttüket, vagyis nem igen lehet esetükben civil kezdeményezésről beszélni.

2001-ben nyílt meg az első magán művészeti múzeum Budapesten, a *MEO*. A múzeum az egykori gyárnegyedből irodáknak és nemzetközi vállalatok székhelyeinek otthont adó, dinamikusan átalakuló Váci út mentén jött létre, az egykori Wolfner-féle újpesti bőrgyár átalakításával. A MEO elhelyezkedése erősen szimbolikus : az új vállalkozó rétegnek otthont adó városrész és az új típusú, magántőkéből létrehozott modern művészeti múzeum találkozását szimbolizálja, melyek az egykori ipari városnegyed megújulásának termékei; a

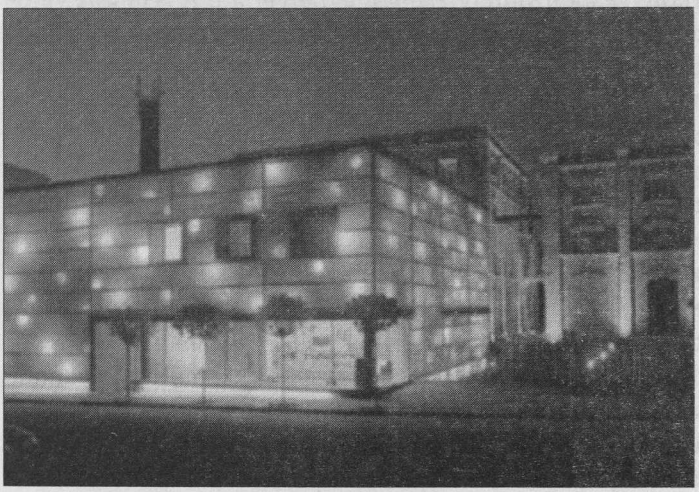
fenti képbe a művészet eladhatóságának szimbólumát is bele lehetne illeszteni*(2., 3. kép)*. A múzeum teljes mértékben magán finanszírozású, működését a Blitz galéria tulajdonosa, Kováts Lajos, és a több gyárral és raktárhelyiséggel rendelkező, bőrgyártással foglalkozó Winkler Márton közös cége, a Modern Művészeti Szolgáltató Közhasznú Társaság (Modern Művészeti Kht.) biztosítja, mely a IV. kerületi önkormányzattal áll szerződésben. A gyár épületét a kilencvenes években Winkler Márton vette meg a Magyar Államtól, azonban az épületkomplexumnak csak egy részét használta, azt is csupán raktárhelyiségként. A múzemmá alakítást, vagyis a több száz millió Ft-os építési költséget is ő fedezte, majd az épületet bérbe adta a múzeumot működtető Kht-nak.[7] A felújítással párhuzamosan kezdték el gyűjteni a múzeum kiállítási anyagát, a ma élő, kortárs magyar művészek munkáit, jelentősen hozzájárulva ezzel a magyar kortárs művészet irányadó, népszerű alkotói körének „kiforrásához". A múzeum állandó kiállítása mellett időszakos kiállításoknak, valamint egy kávézó-könyvesbolt működésének is helyet ad. A felújítás valóban igényes és színvonalas múzeum-épület létrehozását eredményezte: a kiállítások két egykori iparcsarnokban találhatók, melyeket több szintre osztottak. Az egykori gyárépület elé egy modern, üvegfallal borított fogadóépület került, melyet este színes fénnyel világítanak meg.

A MEO nyitása után alig egy héttel nyílt meg a másik magánberuházásként létrejött kulturális intézmény a VIII. kerületben, a Nemzeti Múzeum mögötti Horánszky utcában: az *A.P.A.! (Ateliers pro Arts/A.P.A.!) galéria,* melynek létrehozását egy magyar származású amerikai üzletember kezdeményezte és finanszírozta. Az *Ateliers Pro Arts*, ahogy a neve is mutatja, a művészeti tevékenység támogatását nem kizárólag a „végterméknek", vagyis a műnek a bemutatásával és értékesítésével képzeli el, hanem magának a munkafolyamatnak a támogatásával. Ennek megfelelően az épület közepén található, üvegtetővel fedett udvar oldalán 6, egyenként kb. 40 m^2-es műtermet alakítottak ki, melyeket pályázat útján kiválasztott fiatal képzőművészek használhatnak egy éven át. A képzőművészek egyéves ott-tartózkodásuk alatt az épületben található galériában két alkalommal, az év elején és végén egyéni kiállítást rendezhetnek. A műhely-galéria teljes mértékben magántőkéből létrehozott non-profit intézmény, melynek hosszú távú fenntartását az étterem-kávézónak, illetve a kiegészítő programoknak (színház, tánc, koncertek) kell ellátniuk, melyeket az üvegtetős udvaron (Átrium) tarta(ná)nak (eddig azonban ilyen programokra még nemigen került sor...).[8]

A budapesti művészeti életben az A.P.A.! galéria helyzete egyelőre nehezen meghatározható, és a tulajdonos által elképzelt városi-közösségi funkciói sem alakultak ki: az étterem még nem igazán ismert, az Átriumban a programok még nem indultak meg. A nemrég felépült központ azonban mindenképpen hozzájárul a leromlott nyolcadik kerületi városrész megújulásához. A kerületi önkormányzat – a VI., IX. kerülethez hasonlóan – ugyanis tervezi a belső

2. kép. **Kiállító csarnok a MEO-ban**

Forrás: saját fotó



3. kép. **A régi és új – a MEO éjjel**

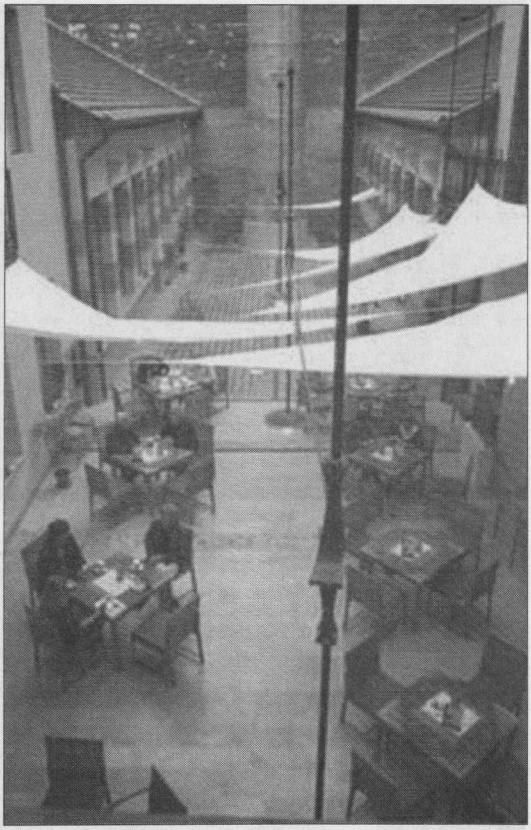
Forrás: www.meo.org.hu

Józsefváros kulturális funkciókon alapuló rehabilitációját: a Mikszáth Kálmán tér felújítása után a Krúdy Gyula utca sétálóutcává alakítását, kávézók, éttermek stb. vonzását, s ennek a folyamatnak az A.P.A.! fontos része lehetne a jövőben *(4., 5., 6. kép)*.

Állami nagyberuházás

Az állami kezdeményezéssel és esetenként magántőke bevonással történő kulturális nagyberuházások Nyugat-Európában a nyolcvanas évektől váltak a kulturális városfejlesztés jellegzetes módszerévé. E kulturális projektek politikai-presztízs jellege mellett nagy hangsúlyt kap a beruházás gazdasági, tu-

4. kép. **Elegáns étterem a műhelyek szomszédságában – A.P.A.,**



Forrás: www.ateliers.hu

risztikai és városfejlesztési-városrehabilitációs jelentősége, és jelentős részük egykori gyárterületek, gyárépületek felújításával jön létre. Klasszikus példa erre a London déli részén elhelyezkedő ipari városrész fellendülését célzó Tate Modern felépülése, vagy Párizs északi részén az egykori vágóhidak helyén kialakított tematikus park, a La Villette, mely többek között egy technikai múzeumnak is helyet ad. A nagy kulturális fejlesztések legnagyobb veszélye, hogy a mutatós, különleges épület mögött nincs koncepció, nem jut idő, energia vagy érdeklődés az igényes és valóban egyedi tartalom kialakítására. Mivel rentábilissá nem tehető, szimbolikus jellegű nagyberuházásokról van szó, sok esetben az épület építési, majd fenntartási költségei, melyek általában a közszférát terhelik, olyan magasak, hogy a tartalomra már nem jut forrás, és „az épületek szép, de üres raktárokká válnak".

Budapesten a rendszerváltás óta két nagyméretű állami kulturális beruházásról beszélhetünk: a már megépült Millenáris Parkról, illetve a jelenleg építés alatt álló, az új Nemzeti Színházzal egybekötött ferencvárosi Milleniumi Városközpont Kulturális Tömbjéről. Míg ez utóbbi egy üres területen létrejövő „zöldmezős" beruházásnak tekinthető, a Millenáris park a gyárépületek át-

5. kép. **A felújított pipagyár kívülről. Az A.P.A.**

Forrás: www.ateliers.hu

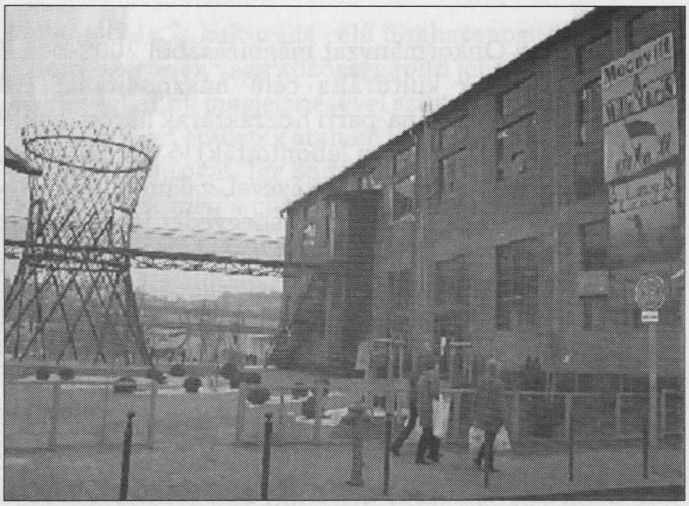
6. kép. **A felújított épület még kilóg a sorból. Az A.P.A. a Horánszky utcában**

Forrás: www.ateliers.hu

alakításával létrejött tematikus, szórakoztató és kulturális parkok példáját követi.

A *Millenáris Park* újszerűségét és nemzetközi jelentőségét megépülésekor elsősorban az építészeti megoldásainak köszönhette. A tisztán állami beruházás eredeti célja a magyar feltalálók és találmányok történetét bemutató nagy millenniumi kiállítás elhelyezése volt, és ebből az alapgondolatból nőtt ki az egykori budai Ganz-gyár területén elhelyezkedő kulturális park építésének gondolata. Már megépülésekor nyilvánvaló volt, hogy Budapesten előzmény nélküli építészeti megoldást jelentett az ipari épületek átalakításával létrejött tematikus park, hasonlóan pl. az 1980-as években felépült párizsi La Villette-

7. kép. **Az újjá álmodott Ganz-gyár (Álmok álmodói) – Millenáris Park, Fogadó**



Forrás: saját fotó

hez. 2003 nyarán nemzetközi építészeti elismerésben részesült: a felújított Szabó Ervin könyvtárral együtt Europa Nostra díjat kapott[9] *(7. kép)*.

A park működése, létezésének első évében, vagyis 2001 nyara és 2002 nyara között elsősorban a nagy kiállítás köré szerveződött, és programjai leginkább a hazai közönségnek szóltak (a kiállításon is csak magyar nyelvű magyarázatok voltak). A kormányváltás után a parkot az előző tervekkel ellentétben nem privatizálták, továbbra is kulturális és technológiai-informatikai központként fejlesztendő, állami intézmény maradt.[10] A park működése körüli politikai viták, eldöntetlen gazdasági körülmények és tulajdonosi viszonyok ellenére 2002 végétől a kulturális park működése átalakult, programkínálatában megjelentek külföldi fellépések, együttműködések más budapesti, kortárs kulturális intézetekkel, egyesületekkel (pl. Trafóval, az Artus csoporttal), és a külföldi kulturális intézetekkel. Vagyis megindult a Millenáris park integrációja a főváros (nemzetközi) kulturális életébe. 2003-ban itt került megrendezésre a 4. Nemzetközi Kortárs Drámafesztivál, az Országos Filmszemle bemutatói, a Francia Kulturális Évad kapcsán a Francia Intézettel közösen szervezett koncertek, a nyári szabadtéri filmklub és a Zene Ünnepe.

Tervek és koncepciók

A Budapest kulturális intézményrendszerének fejlesztésére, gazdagítására vonatkozó városfejlesztési elképzelések ma már egyértelműen egybefonódnak az egykori ipari jellegű, mára elhagyott, de műemléki szempontból pótolhatatlan épületek, épületegyüttesek megóvásának igényével. Két nagyszabású elképzelést emelnék ki az alábbiakban.

A Fővárosi Önkormányzat megbízásából 2002-ben készült el a *Ferencvárosi Közraktárak* kulturális célú hasznosítását előkészítő tanulmány. Az 1881-ben épült Duna-parti Közraktárak három épületének sorsa (a negyediket a II. világháború után lebontották) jó pár éve rendezetlen. A tanulmány szerint a három épület megtartásával, valamint egy negyedik épület felépítésével egy kulturális, ifjúsági városnegyedet lehetne létrehozni, „Negyed" néven. Az elképzelés szerint a Negyed minden művészeti ág megjelenésének helyet adna, lehetővé téve nemzetközi fellépések megvalósítását, próbatermek, műtermek, esetleg egy képzőművészeti iskola működését is. A komplexum ezeken kívül egyfajta ifjúsági-kulturális szolgáltató plaza funkciót is ellátna, 24 órás postai, bank és egyéb szolgáltatásokkal, DVD- és lemezbolttal, családi szolgáltatásokkal (gyermekmegőrző), stb. Az építéskor maximálisan figyelembe vennék a környezetvédelmi szempontokat. A Duna-parti elhelyezkedést kihasználva, hosszú távon egy nemzetközi kikötő kialakításával kapcsolnák össze a fejlesztést. Az új városrész a ferencvárosi Millenniumi Városközponthoz és a Nemzeti Színházhoz is kapcsolódna, és így a belvárostól délre egy összefüggő, új intézményekre épülő kulturális városrész alakulhatna ki rövid időn belül Budapesten, melynek nemzetközi kapcsolatait és vonzerejét a Duna-parti elhelyezkedés segítené.

Az elgondolás szerint a beruházást állami-fővárosi és magán forrásból lehetne megvalósítani. A terven kívül egyelőre azonban konkrét intézkedések nincsenek a közraktárak ügyében. A Fővárosi Önkormányzat a tulajdonában levő épületeket „közpark" besorolással tartja számon, elkerülendő ezzel az oda nem illő épületek felhúzását (pl. egy bevásárlóközpontét). A jelenlegi „hivatalos" (a kerületi és a fővárosi) tervek tehát a parkosítás elgondolását tartalmazzák, a fennálló épületek közül csak egy fennmaradásával, és a többi lebontásával számolnak, ami a „Negyed" koncepciót megvalósíthatatlanná tenné.[11]

A másik elképzelés az *Óbudai Gázgyár* helyén egy múzeumi városnegyed felépítése. A gondolat eredeti célja, hogy a jelenleg a Kossuth téren működő Néprajzi Múzeumnak, valamint az Országos Műszaki Múzeumnak és az Építészeti Múzeumnak helyet találjon.[12] Az elképzelés egyelőre azonban említésen túl nem jelent meg konkrét tervek formájában.

Összefoglalás

Az ipari épületek kulturális célú hasznosításának „divatja" Budapestet is elérte az ezredforduló idején, és, amint láttuk, az egyes beruházásokban magán és állami/önkormányzati szereplők és beruházók egyaránt megjelentek. Nyilvánvaló, hogy az ipari épületek „hasznosíthatóságának" (vagyis kiürülésének) késői megjelenése miatt, amely egyben a rendszerváltás utáni átmenet gazdasági és társadalmi nehézségeivel is egybeesett, Budapesten, az említett nyu-

gat-európai példákkal ellentétben, a kulturális célú újrahasznosítás jóval kevésbé tekinthető mozgalom-szerűnek vagy közösségépítő jellegűnek. Az időbeli eltolódás miatt, e közösségi célok megjelenésével szinte egy időben ismerték fel az érdekelt szereplők az ipari épületek átalakításával kapcsolatos üzleti, politikai, presztízsjellegű szempontokat. Így Budapesten nagyjából egyszerre, az elmúlt 10 év alatt teremtődtek meg a civil vagy önkormányzati kezdeményezésű, alacsony költségvetésű, de újító elképzelései által nemzetközi színvonalúvá váló, hiánypótló intézmények (pl. a Fonó, vagy a Trafó), a teljes mértékben magántőkéből finanszírozott beruházások, illetve az állami, presztízsorientált nagyberuházások. Ugyanez a folyamat Nyugat-Európában több évtized alatt zajlott le.

A városverseny szellemében a városok egyedi arculatát, történetét képviselő műemlékek megóvása mára szinte kötelező városfejlesztési kritériummá vált. A budapesti koncepciók és elképzelések ezért alátámasztják azt a reményt, mely szerint az ipari épületek újrahasznosításának „divatja" viszonylag tartósnak ígérkezik, és a nemzetközi tendenciák alapján a kulturális tematikájú fejlesztések várhatóan egyre nagyobb szerepet fognak kapni e városfejlesztési elképzelésekben és megvalósulásokban.

Jegyzetek

1 Interjú Tima Z.
2 Interjú, Tima Z., 2004.
3 Bianchini, 1992.
4 *Magyar Hírlap*, 2004. jan. 3.
5 Martinkó J., *Népszabadság*, 2002. aug. 14.
6 *Magyar Narancs*, 1996. okt. 31. és 1999. jan. 7.
7 Interjú Bencsik Barnabással, 2004. febr., valamint www.meo.org.hu
8 Interjú J. W. Gosch-sal, 2003. április.
9 *Magyar Hírlap*, 2003. június.
10 A 2002 végén bezárt Álmok Álmodói kiállítás helyett informatikai kiállítást terveznek. A Millenáris körüli hosszas politikai viták után, a legújabb elképzelések szerint, ennek jegyében mind a fenntartás, mind a programszervezés tekintetében a park az Informatikai és Hírközlési Minisztérium felügyelete alá fog kerülni (*Népszabadság*, 2004 jan.8.) - kérdéses, hogy ez mennyiben érinti a park kulturális központ jellegét...
11 *Népszabadság*, 2002. jún.
12 *Népszabadság*, 2003. nov

Irodalom

Bianchini, F.: Remaking European cities: the role of cultural policies. In: Bianchini, F.–Parkinson, M (szerk.): *Cultural policy and urban regeneration – the West European Experience*, Manchester–New York, Manchester University Press, 1993. 1–21. old.

Dempsey, A. : *A modern művészet története.* Képzőművészeti Kiadó, Budapest, 2003.
Derdák A. (szerk.): *Közraktár projekt, döntéselőkészítő tanulmány,* Budapest Főváros Önkormányzata – Studio metropolitana, Budapest, 2002.
Enyedi Gy.: *A városok kulturális gazdasága.* Földrajzi Értesítő, 51. 2002. 1–2. 19–29. old.
Evans, G.: *Cultural Planning – an urban renaissance?* Routledge, New York, 2001.
Keresztély K.: *Lehet-e Budapest kulturális kapuváros? (Kézirat,* 2003.)
Landry, Ch.: *Imagination and regeneration: cultural policy and the future of cities,* Strasbourg: Council of Europe. Cultural Policy and Action Department, January 2003. (www.coe.int)
Lukovich T.: *A posztmodern kor városépítészetének kihívásai,* Pallas Studio, Budapest, 2001.
Raffin, F.: Du nomadisme urbain aux territoires culturels: la mise en culture des friches industriels à Poitiers, Genève et Berlin, In: Métral, J. (szerk), *Cultures en ville, ou de l'art et du citadin, ed. L'Aube, Paris,* 2000. 51–69. old.
Scott, A.: *The Cultural Economy of Cities,* Sage, London, 2000.
Zegers, K.: *East-West, A comparative research at the stimulation of the coming into being of new cultural production spaces in Amsterdam and Budapest,* Master for Thesis, Programme European Urban Cultures, Free University, Brussels, 2002.

Internetoldalak

www.artfactory.net
www.ateliers.hu
www.meo.org.hu
www.trafo.hu
www.fono.hu
www.millenaris.hu
www.budapest.hu
www.petoficsarnok.hu
www.epiteszforum.hu

Interjú

Borosné, Tóth Irén, programszervező, Fonó, 2003. dec.

ÉTIENNE SAMIN

A kultúra mint a városi és társadalmi megújulás eszköze: lehetőség a közeledésre[1]

– Egy művészeti közösségi programjavaslat a Közraktárak épületeinek hasznosítására –

Az elmúlt tíz év alatt a kulturális politika Budapest multikulturális jellegének erősítését tűzte ki céljául; olyan szerepkörök kidolgozását, melyek megerősítik Budapest kulturális pozícióját Európában.[2] A *multikulturális* jelleg lényege, hogy a magyar kulturális hagyományok építésén túl a kisebbségek kezdeményezéseit is támogassák: legyen szó a társadalmi vagy kulturális-etnikai kisebbségekről (a roma, zsidó vagy balkáni hagyományok által érintett társadalmi rétegek).

A város fejlődésének kulturális vetülete számos más kérdéssel is összefüggésbe hozható, pl. a szuburbanizációs folyamatok és a belvárosi kerületek kiürülésének lassulásával, vagy a főváros turisztikai vonzerejének növekedésével. Ezekkel a folyamatokkal együtt járó jelenség az is, hogy egyes üres épületek kulturális központokká alakultak (l. Meo, Fonó, Trafó, Millenáris, Kultiplex), illetve, hogy bizonyos kulturális szerepkörök, és a kulturális fogyasztás a bevásárlóközpontokra is kiterjedtek. Ezek a funkciók azonban az esetek többségében a kultúra terjesztésére korlátozódnak (kiállítás, előadás, performansz, rádióadás...). *Nem biztosítják viszont a művészek számára az alkotási folyamat hátterét, a közönséggel való kapcsolatok fejlesztését, például olyan rezidencia-programok keretében, melyeknek célja támogatni a művészeket vagy művészcsoportokat abban, hogy egy adott területen egy meghatározott időtartamot kreatív alkotással töltsenek el.*

A budapesti művészeti életben már lehet hallani néhány – a közeljövőben szélesebb körben is ismertté váló – kezdeményezésről, melyek fő elvként olyan helyszínek létrehozását tűzik ki célul, amelyek az alternatív művészet gyakorlására és kísérletezésekre adhatnak lehetőséget, politika- és „kultúrpolitika-mentes" közegben. A művészek az ilyen akciók szükségességében egyhangúlag egyetértenek, de a gyakorlati életben egyéni és közös törekvéseik szembekerülnek a már fennálló, rugalmatlan és megváltoztathatatlan intézményi keretek teremtette korlátokkal.

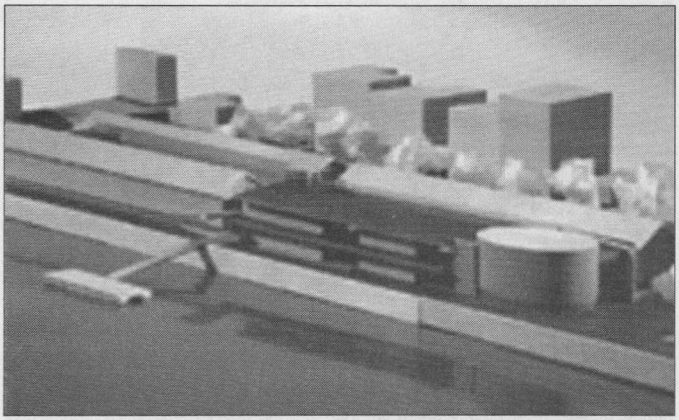
A közszféra kulturális politikája ezért nem maradhat teljesen „behatárolt", és nem korlátozódhat kizárólagosan a maga által tervezett, kivitelezett és finanszírozott projektekre; nem zárhatja ki sem a lakosságot, sem a helyi kulturális szereplőket, nem éreztetheti ilyen módon a saját dominanciáját a város

kulturális életében. Ehelyett el kell fogadnia és továbbítania az alternatív lehetőségeket, azokat a már régóta létező gyakorlati megoldásokat, melyek gazdag társadalmi, szakmai és urbanisztikai ismeretekre, tapasztalatokra épülnek. A városi építkezésekkel, felújításokkal vagy épületek lerombolásával kapcsolatos döntéseket ugyanakkor nyilvánosan is meg kell vitatni, bármilyen legyen is a szóban forgó terület (vagy épület) fontossága, helyzete, hiszen az „amatőrök" kizárása a véleményegyeztetésből egy, a politikai ellentétek kezelésére képtelen, közönyös, „depolitizált" társadalom kialakulásához vezethet.

Budapesten a kulturális intézményrendszer korlátozottságának hatására néhány művész, illetve egyesület[3] már megkezdte az olyan művészeti megoldások kidolgozását, amelyek új identitást adhatnak a fővárosnak. Új elképzelések születnek, új hálózatok alakulnak ki (találkozók és csereprogramok külföldi csoportosulásokkal, közös projektek). A külföldön (Franciaországban, Németországban, Olaszországban) már régóta bevett gyakorlatként létező, legális és illegális házfoglaló akciók itthon is érdeklődő közönségre találnak. A különböző budapesti egyetemek[4] (BME, Iparművészeti Egyetem, Képzőművészeti Egyetem, Közgazdaságtudományi Egyetem) közötti együttműködés megerősíti a fiatal generáció közös akaratát a városról és a társadalomról kialakult kép megváltoztatására.

A Közraktár épületeinek hasznosításáról készített diplomamunkámban egyszerre hagyatkoztam a fantáziámra, az egyesületekben végzett tevékenységem, illetve a személyes tapasztalataimra (a budapesti kulturális élet szereplőivel, művészekkel, egyesületekkel, építészekkel), valamint a különböző budapesti intézményekben (polgármesteri hivatalok, múzeumok, EU-delegáció, MTA RKK) folytatott beszélgetések, interjúk eredményeire. Munkámnak a tanulmányi fázisokból álló része után már csak egy lépés választott a köztéri fejlesztések gyakorlati tervezetének elkészítésétől; azoknak a társadalmi és kulturális eszközöknek a kidolgozásától, melyek a közterületet a művészek, az egyesületek és a látogatók számára egyaránt élhetővé és érdekessé tehetik *(1. kép)*.

A *squat* (házfoglalás) fogalma gyakran olvad egybe, különösen a politikai közegben, a bűnözés és a hontalanság képzetével. Pedig teljesen másról van szó: egy olyan helyről, amelynek értékét az azt létrehozó társadalmi, kulturális és urbanisztikai projekt adja. A társadalmi béke érdekében el kell fogadnunk a squatnak az alapvetően kulturális céllal való azonosítását; ám ez a társítás nem jelenti azt, hogy a squatot a kulturális politika kisajátíthatja! A *squat* élettér, kulturális tér és munkahely is egyben, s ezen felül olyan találkozók és tapasztalatcserék helyszíneként is funkcionál, amelyek lehetőséget adnak anyagi és szellemi ismeretek közös feldolgozására, mert a kultúrának nem csupán a „színpadon" bemutatva kell megjelennie, hanem a hétköznapi gyakorlatban is. E terek kapcsolata a helyi lakossággal nyilvánvaló, hiszen a művész munkája által hatást gyakorol közvetlen környezetére. A *squat* egy olyan hely, amely a



1. kép. **A Közraktár felújított épületegyüttesének makettje**

Forrás: Benedek Ádám terve, 2001.

kreatív alkotás mellett új városi kompetenciák létrehozását is jelentheti, úgy, hogy közben segíti az egyéni boldogulást és lehetővé teszi, hogy tagjait bármelyik hasonló kulturális központban szívesen fogadják Európa-szerte. Olyan hely, amely egyszerre lokális és internacionális, ahol egyszerre zajlanak művészeti és más jellegű intellektuális tapasztalatcserék és kísérletek.

Egy jelrendszer, hangzatos látványosságok, „vad akciók", az „élő művészet" közösségben történő megjelenése lenne szükséges ahhoz, hogy Budapest felfedje elrejtett arcát. A sérülések és a sebek réseket hagynak, melyekbe beférkőzve a kíváncsibbak újra magukra lelhetnek... Ahhoz, hogy mindezt egy konceptuális keretbe foglaljuk, talán nem is kell más, mint újra élni saját érzelmeinket, újra megérinteni saját arcunkat, újra felidézni a mindannyiunk számára ismerős dallamokat... s mindezt tehetjük az „élő művészet" segítségével, s bemutathatjuk egy előadás során, vagy tekinthetjük e célokat egy egész „művészeti alkotás" alapjának.

Az „elrejtett város" gondolatából kiindulva találtam rá a főváros központjában a *Közraktár épületeire,* (a Közgazdasági Egyetem mellett, a Duna partján), amelyek igen közel állnak a klasszikus esztétikai hagyományhoz, s emellett sajátos értéket jelenthetnek azok számára is, akik ezeket az épületeket elfoglalják, átalakítják és újjáélesztik. A városközpontban található elhagyott területek fontos tartalékokat jelentenek a városnak, az ingatlanpiac és a kulturális örökség szempontjából is. Miközben ezen területek köztéri jellege erősödik, a kereskedelmi és szolgáltatási funkciók mellett a belváros egyre inkább elveszíti sajátos jellegét, és a populáris tevékenységek és lakófunkciók a városközponttól egyre távolabbra kényszerülnek. Példa erre a Ráday utca „gasztronómiai és bevásárló" utcává alakulása, amit a helyi lakosok nem mindig néznek jó szemmel, hiszen az ingatlanár-növekedés miatt a helyi olcsó üzletek és a lakosság egy része kénytelen volt elköltözni a környékről *(2. kép).*

Egy hely felfedezése a városrehabilitáció céljává válhat, amennyiben azt a művészeti alkotás tárgyának, plasztikus (művészeti) beavatkozásnak tekintjük,

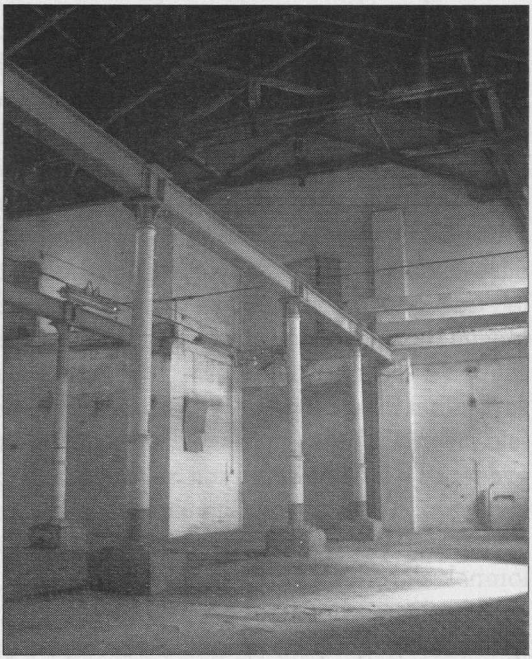
2. kép. **Közraktár**

és amennyiben a rehabilitáció a rugalmas rendezés elvét követi és tekintetbe veszi a hely fejlődésének sajátosságát: azt, hogy minden megelőző esemény vagy cselekmény nyomot hagyott az adott helyen, úgy, hogy eközben a hely hasznosításának módját nem tette „visszafordíthatatlanná" (3., 4., 5. képek).

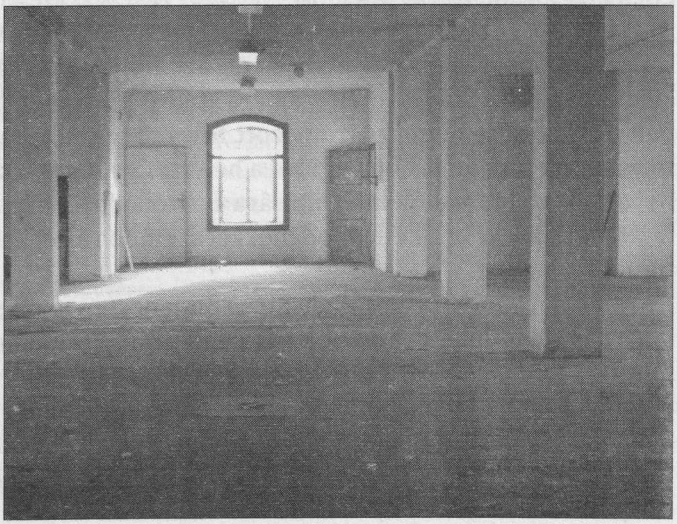
A Közraktár-projekt elsősorban egy városi terület visszafoglalását jelenti, egy, a városi lakosság elől régóta elzárt, a Duna-part egy széles sávja, valamint a városközpont közé ékelődött épületegyüttes felújítása által. Ennek az elhagyatott épülettömbnek a helyzete már csak azért is „nonszensz", mivel a Duna-part nem csak esztétikailag, de városkép-identitás szempontjából is elsőrangú fontosságú Budapest vizuális megjelenésében.

3. kép. **Háromdimenziós graffiti a Közraktár pincéjében**

4. kép. **Épületbelső a Közraktárban**



Munkám során Fővárosi Önkormányzatéhoz hasonló elgondolásból indultam ki, miszerint a jelenleg minden szempontból (gazdaságilag, kulturálisan és városépítészetileg) haszontalan területet „átmeneti" funkcióval kell „megtölteni", és ily módon a politika által is felfedezett terület átalakítása a művészeti, kulturális és társadalmi köröket is mozgósítani képes, kollektív alkotás terévé válhat.



5. kép. **Épületbelső a Közraktárban**

A projekt három problémakörre épül. Az első a *bemutatás;* a második a *rezidencia-program,* a harmadik pedig a *gyakorlat* (folyamatosan működő munka- és rezidenciaterületek kialakítása, melyek egyben lehetővé teszik, hogy a művészek rendszeresen találkozzanak). A helyben található értékek „felhasználásának" elve, az épületek építészeti és művészeti értékeinek megóvásán túl azt is jelenti, hogy a projektbe olyan embereket és elfoglaltságokat is beleveszünk, akik, vagy amelyek azelőtt is jelen voltak a területen, az egykori működéshez vagy később, az állagmegóváshoz kötődően. A néhány éve ezen a területen megtelepedett kis gyertyagyár igazgatónője például a terület intendánsa is egyben. A Közraktárak megnyitása a széles közönség számára azonban nem csupán a különböző művészeti formák gyakorlására, jelenlétére és bemutatására adhat lehetőséget. A terület elhelyezkedése alkalmas arra is, hogy a Duna felé megnyíljon, és így összekösse az új Nemzeti Színház körül épülő városnegyedet és a Gizella sétányt a belvárossal. Ez a kísérlet egyben egy új folyamat kezdetének is tekinthető, mely arra vállalkozik, hogy újragondolja a városkép szempontjából alapvető fontosságú, de egyelőre kizárólag a gépkocsiforgalomnak alárendelt Duna-part működését.

Egy olyan renovációs program[5] esetében, amely nem veszi figyelembe a helyi lakosság igényeit, fennáll a veszélye a „túlintézményesített" felújításnak, amely azonban a különböző művészeti tevékenységeket nem tudja beépíteni az épületek működésébe. Egy ilyen felújítás megfojtaná az épületek által nyújtott lehetőségeket: egy „underground-múzeum és templom", vagy egy kulturális jelzővel illetett „plaza" létrehozása ugyanis pontosan azokat a kulturális igényeket és mozgatóerőket nem venné tekintetbe, amelyeknek célja lenne, hogy új társadalmi és művészeti dimenziók felé nyisson utat, melyekben a művészek és a lakosság közös elkötelezettsége a művészetek egy új szerepkörének megfogalmazását is jelenti.

Az az igyekezet, hogy az érdekellentétek és ütközések végül az „alkotás" folyamatát támogassák, még nem jelenti azt, hogy ezeket a helyeket kulcsrakész állapotban kell a művészetek számára átadni. Helyet kell adni a „nomadizmusnak"[6] és az előre nem programozott folyamatoknak, hagyni kell, hogy ezek a folyamatok rányomják bélyegüket a helyre, úgy hogy közben nem „fagyasztják be" azt. Mobil funkciók kialakítására van tehát szükség, olyan szereplők beiktatásával, akik az uralkodó modellekkel szemben alternatív tevékenységeket is tudnak javasolni.

Egy ilyen átmeneti hely kialakítása Budapesten alapvető társadalmi problémákra is válaszlehetőségeket kínál[7], úgy, mint *a társadalmi kapcsolatok fejlődése; a „kereskedő" és a „nem kereskedő" társadalmi rétegek közötti egyensúly; a köz- és a magánszféra közötti megegyezés; a centrum–periféria ellentétek; a férfi–női egyenjogúság; generációs kapcsolatok; a kirekesztés és integráció kezelése;* a művészetek közti átjárhatóság; a közönség keveredése; tulajdonosok és felhasználók közötti bizalomra alapuló megegyezések; a tár-

sadalmi idősíkok (szabadidő kihasználása, munka ritmusa, munkaidő), a művészeti idősíkok (az alkotás és a befogadás idősíkjainak keveredése: tanulás, koncepció-alkotás, átadás, mű elkészítése és bemutatása, majd mindezek megosztása a lakossággal), a gazdasági idősíkok (a rendelkezésre álló eszközöknek és azok felhasználhatóságának megfelelően); az amatőr művész–professzionális művész–befogadó hármasának integrációja; a kétségek, bizonytalanságok iránti jog fenntartása...

A fentiekben felvázolt gondolatok egy olyan kísérlet hátterét jelentik, amelynek célja, hogy alternatív választ adjon a Közraktárak sorsának sürgető kérdésére. Hiszen fennáll a lehetőség, hogy ezen a helyen egy *kulturális palotát* hozzanak létre, amely nem csupán a lakosságtól való elfordulást jelentené, hanem az intézményesített formák egyeduralmához való visszatérést is. Ez a folyamat hátat fordít a kortárs nézőközönségnek és az olyan helyszínek létrehozása iránti igénynek, amelyek lehetőséget adnak a nézőpontok közti különbségek ütköztetésére, megvitatására, megosztására, azzal a céllal, hogy mindezek egy alkotó folyamaton keresztül új, közös értékek kialakítását tegyék lehetővé.[8]

Jegyzetek

1 A tanulmány a szerző diplomamunkájának része.

2 Beszélgetés Keresztély Krisztinával, Regionális Kutatások Központja.

3 Ide tartozik pl. a F.A.E.K - Fiatal Építészek Köre (fiatal művészek és építészhallgatók egyesülete, mely kiállításokat, konferenciákat, fesztiválokat szervez, cikkeket publikál és a Budapesti Nemzetközi Építészeti Workshop-ot szervezi); a LOKÁL (a városi kultúrával általánosan foglalkozó egyesület, mely különösen a kultúrának az emberek közötti kapcsolatokra gyakorolt hatását elemzi: viták, beszélgetések, kiállítások, melyek célja, hogy összehozza az embereket, hogy széttörje az „üveget", mely megakadályoz bennünket abban, hogy akár a saját szomszédunkkal is beszélő viszonyba kerüljünk; ANTHROPOLIS egyesület, a városi antropológia témájában; KÖZTÉR EGYESÜLET (filmre vett kiállítások, viták és konferenciák a Kortárs Közterek helyzetéről, a köztér definíciói, története és jelenkori világa, a gyakorlati működése, változásai-átalakulásai és fejlődése stb.); F.K.S.E. Fiatal Képzőművészek Stúdiója Egyesület (kortárs művészeti alkotások és városi köztéri művészet).

4 Megemlíteném e helyen Bodó Balázsnak a BME-n tartott „Művészeti kommunikáció" c. szemináriumát, melynek során a művészet jelentését, jelentőségét elemzi Budapesten általában (A művészet, mint eszköz egy köztéri projekt végrehajtásában; egy kollektív akción belül a művészet és a városi hasznosság kettéválasztása; az egyéni kreatív folyamat határai stb.), és a jelenlegi gyakorlatban (utcai- ill. köztéri művészet /street and public art/, stickers, festősablon, és graffitik). A szemináriumokat a BME, a Képzőművészeti Főiskola, és más egyetemek diákjai, valamint fiatal művészek látogatják.

5 Utalás a Főváros által megrendelt, és 2002-ben elkészült programjavaslatra: „Közraktár-projekt", vezette: Derdák András, Budapest Fővárosi Önkormányzata és Studio Metropolitana Kft., 2002. (a ford.)

6 A „nomadizmus" jelentése itt: olyan szerepkörök és programok kialakítása, melyek segítenek megtartani a hely rugalmasságát és visszaforgathatóságát, vagyis hasznosításának megújulását.

L. Fabrice Lextrait beszámolóját Michel Dufour, a kulturális örökségért és a decentralizációért felelős államtitkár számára: A kulturális akció új megközelítése, 2001. május.

7 Fabrice Lextrait, id. mű.

8 Fabrice Lextrait id. mű.

Irodalom

Beszámoló Michel Dufour, a kulturális örökségért és a decentralizációért felelős államtitkár számára, Paris (2001. május).

Fabrice Lextrait: *Une nouvelle approche de l'action culturelle. A kulturális akció új megközelítése.* 2001.

Roger Alain: *Court traité du paysage (Rövid értekezés a tájról),* Gallimard, Bibliothèque des sciences humaines. Paris, 1997.

Roncayolo Marcel: *La ville et ses territoires (A város és térségei),* Gallimard, collection Folio-Essais. Paris, 1990.

Interjúk

Beszélgetések a F.A.E.K. (Fiatal Építészek Köre) tagjaival.

Polyák Levente, LOKAL.

Keresztély Krisztina, MTA RKK.

SÜTŐ ANDRÁS BALÁZS–SOÓKI-TÓTH GÁBOR–
VALKÓ DÁVID

„Loftprogram" – a budapesti barnazóna reurbanizálásának esélyei

Az 1986-ban a főváros összterületének 8,6%-át kitevő iparterületek a rendszerváltás óta jelentős átalakuláson mentek keresztül, területük már 1998-ra a felére csökkent. Ez beleillik a fejlett nyugati nagyvárosokban már az 1970-es évektől zajló folyamatokba, amelyek alapvetően a világgazdaságban bekövetkezett általános változásokra vezethetők vissza. Az 1990-es évtizedtől alapvetően két, egymással párhuzamosan haladó, ellentétes irányú folyamat figyelhető meg a fővárosi ipari területeken. Az egyik az ipari területek eltűnését, funkcionális átalakulását foglalja magában, míg a másik a régi ipari területek teljes vagy részleges megújulását. Az előbbi inkább a város északi, északkeleti körzeteire jellemző, míg az utóbbi jobbára a déli, délkeleti ipari területekre. Az is kétségtelen azonban, hogy ezek a tendenciák térben egymás közelében lévő ipari területeken, vagy egy ipari területen belül is előfordulhatnak. Az utóbbi évek trendje viszont mintha azt mutatná, hogy ezt az észak–déli irányú megosztást felváltja a városközponttól való távolság függvényében történő funkcionális átalakulás. Azaz a belvároshoz közelebb lévő és esetleg más szempontból is kedvező adottságú ipari területeken a funkcióváltás, míg a távolabbi, perifériku-sabb helyzetű területeken az ipar megújulása és új, a régi alapítású ipari cégektől számottevően különböző ipari cégek létesítése a gyakoribb. A dezindusztrializáció és az ipar rehabilitációja, valamint a reindusztrializáció egyidejűleg zajlik, ám az egyes ipari körzetekben nem azonos mértékben.

A város északi felében lévő ipari területeken kezdődött a legkorábban a funkcióváltás, és itt halad a leggyorsabban is. Az egykori ipari üzemekkel, gyárakkal szegélyezett Váci úton, különösen a Dunához közelebbi oldalán zajló változások arra utalnak, hogy az ipar helyébe a tercier funkciók léptek, s ma már azok dominálnak. A változások a külsőségekben is szembetűnően kifejezésre jutnak. Ezen városnegyed gyors átalakulása azzal is összefügg, hogy az egyre zsúfoltabbá váló belváros a helyhiány miatt elsősorban ebbe az irányba, illetve főleg azon területek felé terjeszkedik, amelyek még nincsenek messze a városközponttól és viszonylag könnyen megközelíthetők különféle közlekedési eszközökkel (nagy jelentőségű ebből a szempontból a metrókapcsolat).

A funkcióváltás következtében az eredeti épületek legtöbbje lebontásra kerül és új irodaház, bevásárlóközpont létesül a telken. A privatizáció során a legtöbb terület spekulációval hasznosult, az új tulajdonosok átmeneti hasznosítást követően az ingatlan továbbadásában voltak érdekeltek. Minél nagyobb tőkeerejű társaság lett a végső hasznosító, annál jobban érvényesült a bontás, átalakítás és új építés, és annál kevésbé volt szempont egy-egy, a telephely eredeti arculatát meghatározó építészeti emlék megőrzése (l. Danubius irodaházak a Váci úton, Cézár ház a Hegedűs Gyula utcában, illetve a MOM Park együttese). Az átalakulás motorja a tercier ágazat, a pénzügyi, üzleti tanácsadó, a kereskedelmi szektor, és kisebb részben a termelő cégekhez kapcsolódó adminisztratív munkahelyek elhelyezését szolgáló irodaház-építés volt. A belvárosi üzleti negyed ilyenformán történő kiterjedése egyszerű gazdasági összefüggésre vezethető vissza, a használók által még elfogadott helyen található ipari területek szanálásával létrejövő beruházások a piaci és a megvalósítási kockázat mellett elfogadható megtérülést biztosítanak, míg egy belvárosi lakóépület felvásárlása, átépítése vagy szanálása nehézkesen megszervezhető és drága vállalkozás lenne (a vállalt kockázatokhoz képest a megtérülés nem biztosított.)

A város déli, délkeleti felében lévő ipari területeken inkább az ipar megújulása, az ipari létesítmények felújítása, továbbélése a jellemző. Itt a kilencvenes évek első felében kevesebb ipari cég szűnt meg, valamint az ipari beruházás volumene is tetemesebb volt. Az elmúlt évtized közlekedésfejlesztései azonban ezen területek egy részét is újrapozicionálták. A feleslegessé váló területek egy részét értékesítették, és az ezeket megvásároló fejlesztők egyre határozottabban a funkcióváltásban gondolkodnak.

Fejlesztési törekvések Budapest barnaövezetében

A műemlékvédelmi törekvéseknek megfelelően az ipari épületek hasznosítása abból az elvből indul ki, hogy azokon a helyeken, ahol működőképes épületállomány és technológia maradt fenn, a tevékenység megtartása és múzeumi keretek közé emelése válik elsődleges céllá. Ilyen projekt volt például a Zsigmond téri szennyvízátemelő telepen a muzeális korú gépállomány megtartása és folyamatos működtetése, a Dob utcai elektrotechnikai múzeum létesítése, vagy a hasonló elven szerveződő vasúttörténeti park is.

Az elhagyott műtárgyak kulturális célú hasznosítására szintén van példa a fővárosban. Színház működik több valamikori transzformátorház terében (Merlin, Trafó). A Váci út iparvállalataiban az 1990-es évek elején kezdődött meg a funkcióváltás. Ez indította el az iparterületek átértékelődését, és ennek paradox módon, sajnos, sok értékes épület lett az áldozata. A kereskedelmi hasznosítások egyik jellemző példája a Csavargyár épületeinek bevásárlóköz-

ponttá alakítása, amely a bérleti díjak visszaforgatása révén fejlődik tovább, vagy egy másik példa, a tulajdonosváltást követően, az Újpesti Kocsiszín épületének szupermarketté alakítása. A későbbi fejlesztéseket megalapozó vagyongazdálkodás első generációja többnyire esetlegesen szerveződő projektekből áll. Ide sorolható az óbudai Hajógyári-sziget, amelyet az állami vagyongazdálkodás területi egységben őrzött meg, és bérleti struktúrában fejlesztett tovább. Ebben az esetben a vagyonkezelő társaság időben jött létre, a rendezési terv és a gazdálkodási stratégia hatékonyan kezelte a terület értékeit, figyelembe vette a fejlesztés lehetőségeit. Folyamatos értékszervező program keretén belül az épületek eredeti kialakításának tervei, a helyi szolgáltatások és az infrastruktúra fejlesztése, továbbá a vagyongazdálkodás számítógépes megalapozása mind-mind a terület lassú felértékelődését segítette. A nemrég lezajlott tulajdonosváltás nyomán nagyszabású elképzelések láttak napvilágot. Csak remélni lehet, hogy az immáron megújult épületek ebben a programban megtalálják méltó helyüket.

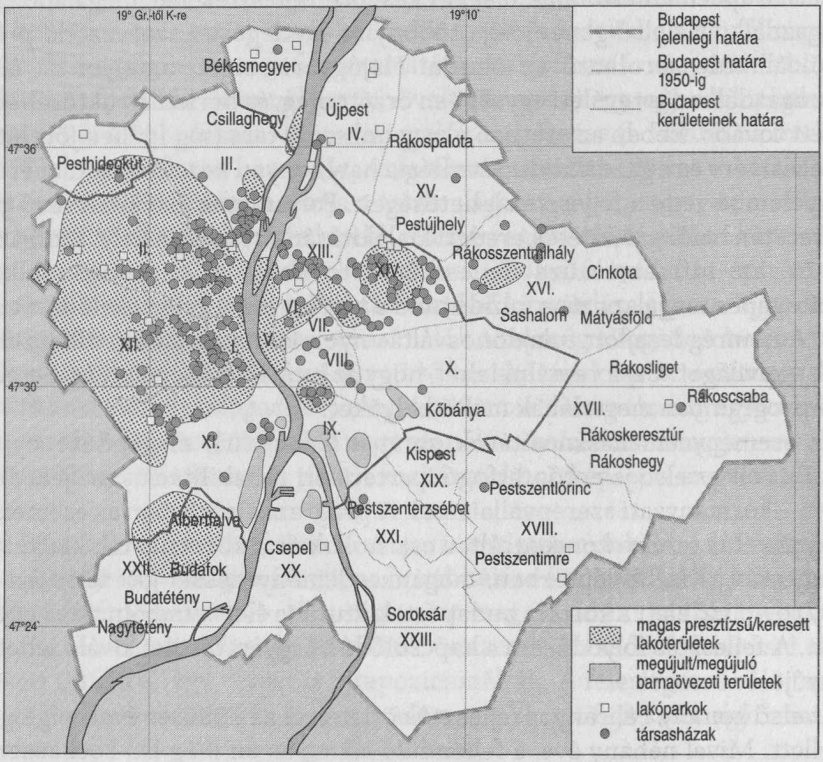
Az eseménycélú hasznosítások sorát a Ganz-park megépítése nyitotta meg. Ez volt az első jelentős, átfogó iparterületi rehabilitációs projekt Budapesten – kormányzati szerepvállalással. A program elsősorban az eseménycélú hasznosítás tereire koncentrált, a csarnokok és a közterületek kialakításánál egyaránt. Kisebb léptékben, magánkezdeményezéssel jött létre a MEO, amely rövid idő alatt a kortárs budapesti kulturális élet szimbólumává nőtte ki magát. A fejlesztés folytatására a kapcsolódó bőrgyári terület kiváló lehetőséget nyújt.

Az első komoly, célirányos fejlesztők ötleteivel az 1990-es évek végéig várni kellett. Mivel néhány éve, a fellendülő lakáspiacon még kis kockázatvállalással lehetett megfelelő eredményeket elérni, így az ipari épületeket hasznosító invenció elsősorban a szűkülő kínálatú bérirodaszektorban érvényesült. Mára hasonló lassulás tapasztalható a lakáspiaci standard termékek tekintetében. Az irodapiacon a Dorottya Udvar felépítése jelentette az áttörést az AP Sundance vállalkozásában. Várhatóan most fordul a többi nagy fejlesztőcég a loftlakások építkezései felé.

A Bocskai úton új funkciót és új külsőt kapott egy 90 éves gyárépület-együttes – professzionális külföldi befektetők segítségével. Utolsó használójától, a Caola Részvénytársaságtól 600 millió Ft-ért vette át a leromlott állapotú raktár-és gyárépületeket az AP Sundance Kft. Két év alatt, 6,75 mrd Ft beruházással érték el a fejlesztők, hogy az ipari ingatlan helyén, az épületeket jórészt megőrizve, 27 ezer m^2 alapterületű irodaház épüljön fel. A fejlesztőnek az a stratégiája, hogy egyterű, akár 2500 m^2 nagyságú irodaegységeket adnak bérbe a cégeknek, amelyek azokat saját céljaiknak megfelelően alakítják tovább. Az irodaházakhoz magas színvonalú telekommunikációs lehetőségeket biztosítanak, a cégek három optikai kábelszolgáltató között választhatnak. A komplexumban éttermet, 600 férőhelyes mélygarázst, és postahivatalt is ki-

1. ábra

Lakáspresztízs, megújuló ipari területek



alakítottak. Az irodák iránt az informatika, média és a telekommunikáció területén működő multinacionális cégek érdeklődnek *(1. ábra)*.

Budapest – loftváros?

A *loft* szó padlást jelent. Nyugat-Európában és a tengerentúlon így nevezik azokat a nagy alapterületű lakás- és munkahelyi funkcióknak – általában egyszerre – teret adó egykori ipari épületeket és raktárakat. A használaton kívül eső ipari épületek újraértelmezése évtizedek óta foglalkoztatja nem csak a szűkebb építész szakmát, hanem az épített örökség iránt érzékeny közvéleményt is. Ahhoz azonban, hogy a loft elszórt egyedi esetekből piaci kategóriává, fejlesztőket mozgósító divathullámmá, területfejlesztési céllá és a sajtót foglalkoztató kulturális témává váljék, számos folyamat összjátéka szükségeltetett. Mára a megvalósult projektek száma és sokfélesége egyértelműen azt bizonyítja, hogy a loft mint átfogó fogalom nem csupán az ipari épületek lakáscélú

1. kép. **A volt Gizella malom épületébe szállodát és irodákat terveznek**

hasznosítását jelenti, hanem a történelmi múltú iparvárosok megújulásának jelképe is lett. A loft mára mozgalommá nőtte ki magát *(1. kép)*.

Loftok létesítésén az ipari örökség épületeinek átértelmezését, többnyire lakáscélú hasznosítását érti a nemzetközi szakzsargon. Építészeti struktúrák és hasznosítási programok prioritásai alapján fogalmazzák meg a meglévő épületek átalakítását, azonban ahhoz, hogy ezek az épületek piaci értéke elfogadható legyen és integrálódjanak a városba, illetve, hogy megfeleljenek a hasznosítás követelményeinek, további szempontokat is figyelembe kell venni. A környezeti kapcsolatokat illetően ugyan a loftprojektek komolyabb tűréssel rendelkeznek, mégis az általános rehabilitációs esetekhez hasonlóan, a gyakorlat széles eszköztárral dolgozik. A fejlesztői, beruházói mechanizmusok mellett a rozsdaövezeti rehabilitációs stratégiák és módszerek is a projektek szerves részévé válnak.

Európában, kezdetben a tengerentúli példák hatására, elsősorban irodai célú hasznosítás történt. A tulajdonosok a legkisebb befektetés elvét követték, később már professzionális fejlesztők is felvállalták az ilyen projekteket. Mivel a piacon induló termékről volt szó, a fejlesztők – a nagy kockázatvállalás miatt – optimális adottságú épületekkel foglalkoztak, amelyek eredeti kialakítása korrekt volt, valamint a helyek maguk mint a városi léttel ütköző zárványterületek jelentek meg, így e projektek a hasznosítás összes feltételének megfeleltek.

A lakáscélú hasznosítás térnyerésében komoly szerepet játszott a városi élettel járó mobilitás, mind fizikai, mind egzisztenciális értelemben. A motorizáció, a flexibilis pénzügyi szolgáltatások, és az info technológiák elterjedése átalakította a munkavégzéshez és az életvitelhez fűződő viszonyt. Egyre többen akadnak olyanok, akik rugalmasan alakítják mozgásterüket, akik nem

akarnak azonosulni a hagyományos lehetőségekkel, és így lakásukat is új dimenzióban képzelték el. A fejlesztők elsősorban őket célozták meg, amikor irodák helyett hatalmas egyterű lakásokat kínáltak.

Ahogyan a szaporodó projektek kezdték elhasználni és felértékelni a belvárosban található, illetve a közvetlen lakóterületi kapcsolattal rendelkező épületeket, úgy a további fejlesztések a nagyobb, összefüggő ipari területek és létesítmények irányába fordultak. Természetesen nem a loftok indították meg a rozsdaövezetek reurbanizációját, hiszen az elsősorban az ipari tevékenységek megszűnését követő tulajdonosi szerkezet átalakulásával, és az ingatlanpiac igényeinek átrendeződésével állt elő. De valamelyest mégis hozzájárultak a területek pozitív imázsához, és így számos piacilag értelmezhető motivációt hívtak életre. A loft tehát mint lehetséges és vonzó hasznosítási forma jelent meg ezeken a területeken.

Az egyes ingatlanokra koncentráló fejlesztés – hasonlóan a belső városrészekben található foghíjak problémájához – különleges műszaki és gazdasági problémákat jelent a magánbefektetőknek (a jogi bizonytalanságokról nem is beszélve). E feladatok megoldásában a fővárosi és kerületi önkormányzatoknak szerepet kell vállalniuk. A proaktív, szervező, stratégiai iránymutató funkció mellett hiányzik az operatív lebonyolítást katalizáló szervezeti háttér, a hatósági munka koordinációja, a megfelelő információnyújtás, és a közreműködő hatóságok fejlesztést segítő, koordinált eljárási rendje is.

Az ipari épületek védelme ugyan erősödő terület az örökségvédelmen belül, azonban a szinergikus együttműködések feltételei még nem alakultak ki. A hatósági gyakorlat elsősorban a kiemelkedő jelentőségű épületállomány feltárását és védelmét szorgalmazza, azonban tevékenysége nem terjed ki a teljes budapesti ipari épületállomány karakterének és szerkezetének vizsgálatára, így voltaképpen a tömeges értékmentő rehabilitáció keretei nem épültek ki. Ilyen típusú feltárás leginkább a tulajdonosi oldalon jelenik meg, azonban ezeknek a felméréseknek még a részeredményei sem ismertek, valamint nyilvánvaló, hogy a tulajdonosok érdekei is eltérőek. Sajnálatos módon a hazai műemlékvédelem – tegyük hozzá, általában a közjó érdekében tevékenykedő hatóságok – részéről egyfajta idegenkedés, sok esetben kifejezetten ellenséges attitűd jelenik meg a magánberuházókkal szemben. Az óvatosság – az elmúlt évtized társadalmi-gazdasági átalakulási folyamatának fényében – természetesen indokolt. Leszögezhető, hogy a barnamezős rehabilitáció céljául kell kitűzni, hogy oldódjon az a műemlékvédelmi szemlélet, amely egyoldalúan az esztétikai értékvédelmet hangsúlyozza, és hatósági tiltásokon keresztül érvényesíti elképzeléseit. Ez az ortodox szemlélet különösen az ipari örökségvédelem területén támadható leginkább, a védelemre érdemes állomány jellegéből fakadóan.

Az ipari épületek megtartásának, hasznosításának nemcsak örökségvédelmi vonatkozásai, hanem műszaki, piaci feltételei is vannak. Ellentmondás fe-

szül az épületek jellemzői (fesztávok, szerkezetek), és a rövidtávon prognosztizálható kereslet között. Ami a keresletet illeti, az irodaépületek esetében a nagy, nyitott felületek iránti kereslet korlátozott, lakóépületek esetében pedig a lakások reális értékesítési árai szabnak határt az átalakított ipari épületekben ideálisan kialakítható, és műszakilag osztható, nagy méretű felületeknek.

Az eddig megvalósult projektek tapasztalatai alapján már kialakultak az ipari épületek különféle hasznosítási lehetőségei, azonban a lakáscélú hasznosítás intézményesített keretei – néhány kis léptékű, egyedi kezdeményezéstől eltekintve – még nem alakultak ki. Feladatként jelentkezik az ilyen típusú beruházások feltételrendszerének feltárása, és a hatósági eszközök kidolgozása, annak érdekében, hogy felgyorsíthassák a loft építkezéseket.

Budapesten az elmúlt évtizedben, az új lakások építési piacának fejlődése során továbbra is meghatározó a magánerős építkezés. 1995 és 2001 között megépített lakásszám, még a legdinamikusabban fejlődő területeken sem haladta meg az évi átlag 450 új lakást (kerületenként), ami az évente piacra kerülő kereskedelmi, ipari és logisztikai célú ingatlanfelület töredéke csupán. A budai oldalon a II., XII., XI., valamint III. kerületben jelentek meg nagyobb számban minőségi lakásprojektek, illetve nagyobb volumenű lakóparki beruházások. A lakásállomány változásai nem egyenletesen érintették az egyes fővárosi kerületeket, leginkább a külső kerületekben emelkedett a lakások száma (XXII., XXIII., XVII. és XVIII. kerületek), de kiemelkedő fejlődést láthatunk a nagy vásárlóerővel rendelkező háztartások által kedvelt II. kerületben is (ettől csak kis mértékben maradt el a IV., XII. és XVI. kerületek lakásállományának változása). A lakásfinanszírozási rendszer alakulása 2000 és 2003 között olyan lakásépítési konjunktúrát teremtett, amely szélesebb rétegek számára tette lehetővé az új lakás vásárlását. A kínálati oldalon, a megfelelő ár-érték arány biztosítása érdekében, olyan helyszíneken is megindult a fejlesztés, amelyek korábban nem tartoztak a piac jellegzetes térségeihez. Ez nemcsak a belső, rehabilitációra szoruló kerületekben lévő lakásfelújításokhoz, de a már működő lakótelepek szomszédságában lévő iparterületek lakónegyeddé válásához is ösztönzést nyújtott. Ezeken a helyeken, amennyiben a feltételek továbbra is kedvezők maradnának, várható a területek kiterjedt szanálása és arculatváltása.

Tekintettel a barnamezős ingatlanfejlesztés többletköltségeire és addicionális kockázatára, a barnamezős területek megújítása csak nagyobb léptékű, koncentrált akciók keretében képzelhető el, amely megkívánja a professzionális fejlesztők részvételét. A vállalkozói lakásprojektek iránti kereslet Pesten a IX., XIII. és a XIV. kerületben, Budán a XI. kerületben a legerősebb, míg a hagyományosan közkedvelt budapesti városrészek helyett (II., XII., XIV. kerületek kiemelt, elsősorban zöldövezeti részei) egyre nagyobb kereslet mutatkozik a belvároshoz közeli, jó infrastruktúrával rendelkező területek lakásprojektjei iránt. A tendenciák azt is kirajzolják, hogy az egyes területeken megjelenő ér-

deklődők számát jelentősen befolyásolja a piacra kerülő fejlesztések száma, nagyságrendje, és a beruházásokat kísérő marketingkampányok tudatformáló hatása. A belső városrészekben, illetve a belváros peremén található területeken (többek között az ipari zárványokban, például a XIII. kerületi ún. tömbberuházásoknál) ilyen módon megújuló lakókörnyezet további fejlesztéseket is generál. A keresleti tendenciák alapján, várhatóan továbbra is számottevően erősödik a bel-budai részek keresettsége, és a pesti belváros, a IX., VII. és VIII. kerületek iránti igény, elsősorban a Nagykörút és a Hungária körút között fekvő területeken.

A barnamezős területek lakóterületté történő újrapozícionálásának lehetősége – a lakáspiac sajátosságaiból fakadóan – elsősorban a meglévő lakóterületbe szigetszerűen beékelődő, vagy közvetlen szomszédságában volt iparterületeken jelenik meg. Ilyen megmaradt, részben átalakult iparterületek a Duna-partok mentén, a III., XI. és XIII. kerületben találhatók. Különös figyelmet igényelnek ebből a szempontból a közlekedési infrastruktúra (BKV, MÁV tulajdonban lévő) felszabaduló területei, amelyek szintén lakóterületeken belül helyezkednek el. Ezekben az esetekben azonban főleg gazdasági jellegű, illetve komplex hasznosításra van lehetőség (pl. a Récsey garázs átalakítása Zuglóban), mivel bizonyos közlekedési terhelés távlatilag is fennmarad az érintett területek közvetlen közelében.

A nemzetközi tendenciák jól mutatják, hogy az európai városok megújulásában milyen kiemelkedő szerepük van az iparterületek városi célú rehabilitációinak. Ezekben a nyugati városokban a sokoldalú „loftértelmezés" elsősorban az eltérő társadalmi kondíciók miatt jöhetett létre, amely sok szereplőt tett érdekeltté ezekben a folyamatokban. A hazai hatósági, piaci, beruházói környezet eltérő mivolta ellenére, a loftprojektek hatékony kommunikációja bővíti az ingatlanpiaci termékek kínálatát, új keresletet generál, és erősíti a PPP kultúrát az együttműködők kölcsönös szerepvállalásával.

A barnamezős területek rehabilitációjában az ökológiai és ökonómiai „fenntarthatóság" mellett a társadalmi elfogadottság kérdése kiemelten kezelendő feladat, részben az újrapozícionálás (új város termékek, új helyszínek marketing-kommunikációja), illetve a megújítás konszenzusra alapozása (partnerség, többszereplős érdekharmonizáció) miatt.

A forrásoldalon új elvárások jelennek meg, mind a politikai akarat (konszenzus, elkötelezettség a végrehajtásra), mind a legitimáció (közpénzek felhasználásának indokoltsága) érvelésére, illetve bizonyítására. E szempontok arra ösztönöznek, hogy újragondoljuk a főváros rehabilitációs stratégiáját, és kidolgozzuk a barnamezős akcióterületek kialakításának kritériumrendszerét, amely várhatóan érinti a jelenlegi város rehabilitációs program tartalmi és szervezeti vonatkozásait is.

Irodalom

Beluszky Pál–Kovács Zoltán (szerk.): *Budapest kézikönyve* CEBA Kiadó, Bp. 1997. 256–267. old.

FŐMTERV Rt.: *Nagykiterjedésű vasúti területek városszerkezeti integrálhatóságának vizsgálata Budapesten.* 2002.

Kiss Éva: Térszerkezeti és funkcionális változások Budapest ipari területein 1989 után. *Tér és Társadalom,* 1999/4, 119–134. old.

Tosics I.: *Budapest Városfejlesztési Koncepciója* (egyeztetési anyag, Budapest, 2001. december).

IV. rész

Átfogó tervek a barnaövezet rehabilitációjához

LOCSMÁNDI GÁBOR

A városrendezési szabályozás korlátozott szerepe az átalakuló budapesti iparterületeken

Karl Friedrich Schinkel, a klasszicizmus nagy német építésze[1] angliai útja során meglepődve tapasztalta, hogy hatalmas, korábban ismeretlen méretű gyárépületek állnak a városokban. Textilipari épületeket látott, három-négyemeletes házakat. Többszintes kialakításukat az új technológia kényszerítette ki: az energiaforrás akkor már a gőzgép volt, legjobb kihasználását pedig az biztosította, hogy a szövőgépeket az egymás fölötti emeletekre helyezték. Így ugyanis a meghajtó szíjak és tárcsák között képződő súrlódási veszteség a horizontális elrendezéssel szemben jelentősen kisebb. E gyárépületek fő gondja a tűzbiztonság volt az alkalmazott fa, majd később acél, vagy vegyes épületszerkezetek miatt. Tűzvédelmi szabályzatok már léteztek ekkor is, azonban a főként a lakóterületekre kidolgozott előírások semmit sem értek ezeknél az újfajta épületeknél. Ezek a 19. századi emeletes gyárépületek vagy a korlátozott hosszúságú rakodórámpák mellé telepített ugyancsak emeletes kikötői raktárak mára legfeljebb műemlékekként, megváltozott rendeltetéssel maradhattak fent az utókor számára. A Liverpoolba látogató építészek biztosan elzarándokolnak a Mersey-parton álló Albert dokkban berendezett hajózási múzeumba.

Az átalakuló budapesti iparterületek problémáját is jól szemlélteti ez az építészettörténeti példa. Az elmúlt másfél évtized alatt alapvető változások zajlottak le a főváros nagykiterjedésű ipari negyedeiben. Ráadásul e változások sebessége jóval nagyobb volt, mint a fejlett világ más részein, ahol már korábban elkezdődtek az ipari átalakulás folyamatai. Szinte teljes iparágak, mint például a textilipar vándoroltak el a világ alacsonyabb munkaerő-költségű régióiba, a gépipar magas, daruzott csarnokai már alig felelnek meg a – jelentőségét szerencsére kevésbé vesztett – gépipar számára. Eközben az ország fővárosa „utolsó biztonságos helyként" egyre inkább a nagytérségi elosztás, a raktározás, a logisztika egyik fő központjává válik. A város határában szétterjedő és terjeszkedő dobozszerű épületek e dominánssá váló funkció építészetileg elítélhető, de adekvát befogadói. Ahogyan a 19. század eleji Anglia tűzvédelmi szabályai nem voltak alkalmasak az új épülettípusok védelmére, ugyanígy a korábbi időszak tapasztalataiból építkező budapesti városrendezési szabályozás sem tud teljes mértékben megbirkózni az alapvetően új helyzet-

tel. A következőkben előbb rövid történeti áttekintést adunk arról, hogy a budapesti várostervezés milyen elveket követve kereste a válaszokat az ipari, munkahelyi területeket ért változások kihívásaira. Ezután nemzetközi kitekintéssel rövidebb kitérőt teszünk abból a célból, hogy bemutassuk, hogy a várostervezésen belül milyen helyet foglal el a „szabályozási funkció". Ezt követően megvizsgáljuk a jelenleg érvényes budapesti városrendezési szabálykönyvet, amelynek szabályai alapján a város és kerületei beavatkozhatnak a jelenleg meglehetősen spontán módon zajló folyamatokba. A tanulmány utolsó oldalain végül arra hívjuk fel a figyelmet, hogy a szabályozás passzív eszközei csak a mainál aktívabb közösségi szerepvállalással együtt lehetnek hatékonyak.

Az ipar helyfoglalása Budapesten

Magyarországon az ipari fejlődés később kezdődött és zajlott, mint Európa nyugati és északi részein. A számottevő mértékben csak a 19. század második felében lábra kapott, majd a század utolsó évtizedeiben felgyorsult iparosodási folyamatnak voltak bizonyos előnyei a városban. A „megkésettség" hatására nem jött létre Budapesten az angol, német és osztrák földön jellegzetes „hátsó udvari" ipar,[2] aminek következtében szétbogozhatatlanul, a telkeken, tömbökön belül keveredtek a lakóépületek és a kisebb-nagyobb műhelyek, gyárak. Számos várostörténeti írás közli Pugin[3] híres kettős rajzát arról, hogy miként uralkodtak el a városok látképében a gyárkémények a templomtornyok felett. Budapesten inkább az történt, hogy a város központjához közelebbi helyeken megtelepült ipartelepeket utolérte, majd szigeteiket körbenőtte a bérházak sűrű szövedéke. Később az vált a jellegzetes folyamattá, hogy az értékesebb helyekről a lakófunkció fokozatosan kiszorította az iparit. A két rendeltetés zavaró keveredése csak ott maradt meg, ahol a bérházépítő tőke nem remélhetett elfogadható hozamot, vagy ahová korunkig a nagyobb távolság miatt már nem tudott elérni.

Két jellegzetes helyszín példája hozható fel az előbbiek igazolására. Észak-Pesten a korábban Parlament magasságáig kiépült vasútvonalra felfűződő ipari zóna mára úgyszólván eltűnt a térképről. Előbb a körút megépítése, majd Újlipótváros fejlődése, a harmincas években a Szent István park körüli lakásépítési programok, majd a második világháború után a panelos lakótelepek szorították ki az ipari telepeket. Jelenleg már a Váci út Újpest alatti szakasza és Duna között fekvő területsáv igen határozott átértékelődése figyelhető meg. Ezzel szemben délen, a Boráros tér magasságában már mintegy háromnegyed évszázaddal ezelőtt leállt az ipari területek átalakulásának folyamata. Csak néhány éve, a világkiállítás-rendezési tervek, majd egy állami kezdeményezésű magán ingatlanfejlesztési program eredményeként „mozdult meg" a Sorok-

sári út és a Duna közötti területsáv. Ez utóbbi területeken a késedelem egyik oka minden bizonnyal a város legnagyobb összefüggő iparterületének közelsége volt. Ugyanez a közelség okozta azt is, hogy az iparterülethez legközelebb fekvő, külsőbb ferencvárosi területeken jellegzetes maradt a kisebb ipari és szolgáltató telephelyeknek a gyengébb minőségű lakóterületek, lakóházak közé ékelődése.[4] Ugyanerre vezethető vissza az is, hogy a nagy kiterjedésű ipari és vasúti területek határain, vagy azok által közrezárva, kisebb-nagyobb munkáskolóniák, bérkaszárnyák épültek. A két helyszín példája azt a mai folyamatot is demonstrálhatja, hogy az ipar, a vasút kizárólag az előnyös fekvésű helyeken adja meg magát különösebb ellenállás nélkül más funkcióknak, ott, ahol a magas telekérték ezt lehetővé teszi, kikényszeríti.[5] Egyelőre azonban inkább arra hívjuk fel a figyelmet, hogy a korábbi időszakok átalakulási folyamatai nem kizárólag spontán módon, az ingatlanpiac „láthatatlan keze" által befolyásolva, hanem szabályozási jellegű eszközökkel is megsegítve zajlottak.

Adópolitika, övezeti beosztás és városszabályozás

A beavatkozás három fő eszköze közül az egyik gazdasági alapú, a másik kettő kimondottan várostervezési volt. Elsőként a házadó intézménye említendő, amelynek a városi bevételek biztosításán túl az is feladata volt, hogy a lakásépítést a város belsőbb fekvésű részeire irányítsa, illetve akadályozza a külsőbb területeken történő elszórt lakásépítéseket. Minél közelebb kívánt valaki bérházat építeni a város központjához, annál hosszabb időre kapott mentességet a házadó alól.[6] A bérházépítés így versenyelőnyhöz jutott, amit a munkahelyi funkciókkal szemben ki is használt. Az említett Szent István parki építkezések megvalósulását is házadó kedvezménnyel támogatta meg a város az 1930-as években. A második eszköz az „övezeti beosztás" volt, aminek témánk szempontjából az volt a feladata, hogy a „bűzös ipart" a város meghatározott területeire irányítsa. Több közmunkatanácsi utasítás után az 1894-es övezeti terv szerint ezek helye a Ferencváros déli, a vasúti és vízi szállítás által jól elérhető része lett. Megállapíthatjuk tehát, hogy a megkésett iparosodás előnyét Budapest azért tudta kihasználni, mert az ipar tömeges megjelenésekor már rendelkezésre állt az a városfejlesztési és -rendezési eszközrendszer, amivel a város területei felhasználását befolyásolni, szabályozni tudta. Az eredmény jól ismert: a sűrű beépítésű belső városrészt követő úgynevezett átmeneti zónában a lakóterületektől jórészt elkülönülő, nagy kiterjedésű iparterületek alakultak ki.

A várostervezés másik eszköze, az úgynevezett városszabályozás, az ipari területeken kevésbé volt hatékony. E tervek szabályozási vonalakkal rögzítették a város közterületi (utca-, tér-, park-) rendszerét, a Lipótváros területén már a 19. század elején, az 1836-os árvíz után főként az elöntött területeken, a

teljes pesti oldalon pedig közvetlenül az 1872-es városegyesítés után. Mivel az övezeti beosztást csak később határozták meg, és mert a mérnök tervezők számára még nem volt előrelátható számos ipari telephely későbbi rendkívüli területi növekedése, az úthálózatot a kialakuló ipari területen is meglehetősen nagy sűrűséggel rajzolták meg. Ennek a következménye az lett, hogy sokhelyütt a gyártelepek mintegy bekebelezték a kijelölt utcákat (például a Ganz gyár a Kőbányai úton, a csepeli Weiss Manfréd gépgyár), és ezzel néha hatalmas, átjárhatatlan ipari zárványterületek alakultak ki. Különösen az államszocializmus elmúlt fél évszázadában további kedvezőtlen hatásokkal járt, hogy e zárványterületeken a városrendezési és építési kontroll meggyengült. Az akkori budapesti várostervezési rendszer furcsa – de érthető – sajátossága volt, hogy a rendezési eszközök (általános rendezési terv és a városrendezési szabályzat – BVSZ) az állami tulajdonú területekre – köztük az államosított bérházak övezeteire is – hosszú ideig nem tartalmaztak normatív előírásokat (beépítési százalék, zöldfelületek kötelező aránya a telken stb.), hanem mindenfajta építés engedélyezhetőségének feltételeül részletes rendezési terv készítését írták elő. Az eredmény az ad hoc építési szándékok egyedi rendezési terveken alapuló engedékeny elbírálása, következésképpen a beépítési sűrűség néhol mértéktelen megnövekedése lett. Mint látni fogjuk, mind a közterületek elépítése, mind a magas beépítési sűrűség az egyik legnagyobb akadálya ma számos átalakuló budapesti iparterület előremutató rendezésének.

A privatizáció városrendezési hatásai

Ezt a helyzetet tovább súlyosbította a nagy ipari vállalatok kisebb egységekre bontását követő privatizáció a nyolcvanas évek végétől. Általánossá vált, hogy a felépítményi ingatlanok fokozatosan magánvállalkozások tulajdonába, bérletébe kerültek, miközben a nagy kiterjedésű ipari telkeknek a felépítményi tulajdoni helyzethez igazodó megosztását két körülmény akadályozta. A belső szállítási utak, a közművezetékek kiépítése a korábbi nagyvállalat igényeinek megfelelően történt. A belsőbb fekvésű ingatlanok telkeinek megközelítésére legalább magánutakat kell kiépíteni, amiket csak rendezési terv alapján lehet megvalósítani. A közművezetékek részekre osztása, a különálló telkekhez igazítása csak úgy lehetséges, ha minden hálózati egység önálló lecsatlakozást kap a közterületen futó főhálózatról. Sokhelyütt az is gondot okoz, hogy a korábban kiépült vezetékek a „legrövidebb út" elvét követve átlósan szelnek át szabad területeket, amik mentén lehetetlen bármilyen értelmes telekrendezést végrehajtani. A másik, sokhelyütt előfordult privatizációs megoldás szerint egyetlen épületnek is több tulajdonosa lett. Miután mindezek miatt a megfelelő rendezés általában elmaradt, a korábbi nagy ipartelepek problémá-

ja igen hasonlóvá vált a társasházakká alakult korábbi állami bérházakéhoz: a közös telken minden tulajdonos hozzájárulása szükséges bármilyen átalakításhoz, építési engedély kérelem benyújtásához, de egyetlen épület bontási engedélyéhez is.[7]

Az eredmény igen gyakran a területek fizikai állapotának előnytelen rögzülése lett, kivéve, ha egy nagyobb, összefüggő iparterületi rész egyetlen tulajdonos kezében maradt vagy került, és a terület magas értékére építve az átalakítások egységes koncepció alapján tudtak megvalósulni. A privatizációs folyamat rendkívüli sebességét a településrendezés nem tudta követni. Nem csak az új helyzet kezelésében való tapasztalatok hiánya miatt, hanem azért is, mert a fizikai értelmű rendezés szempontjai természetszerűen háttérbe szorultak a privatizáció igényének közgazdasági és politikai szinten megfogalmazott primátusa mögött. Gyakori volt az a vélemény, ami szerint az iparterületek spontán átalakulásuk során viszonylag olcsó „inkubátor" tereket biztosítanak, ami kimondottan előnyös a gazdasági átalakulás folyamatában.

Az új budapesti közigazgatási beosztás hatásai

Mint ismeretes, a településrendezés új jogszabályai is igen későn, csak 1997 végén születtek meg.[8] Ekkorra Budapesten a kerületek már önálló helyi önkormányzatokként működtek. A város általános rendezési tervét, ami még egységes rendszerben készült, és amit közvetlenül a rendszerváltozás előtt fogadtak el, át kellett dolgozni most már a kerületek szempontjainak messzemenő figyelembevételével. Bár az Alkotmánybíróság úgy határozott, hogy az „övezetalakítási jogkörnek" a Fővárosnál kell maradnia, az önálló önkormányzatokká előlépett kerületek nagyobb – esetenként úgyszólván teljes – hatáskört követeltek a településrendezés terén. Már a kilencvenes évek elején elkezdődtek a városfejlesztési koncepció munkái is az akkor főpolgármester helyettesként dolgozó későbbi főépítész[9] vezetésével. Bár a készülő általános rendezési tervben éppúgy, mint e koncepcióban már határozottan megfogalmazódtak az átmeneti zóna átalakuló iparterületeivel kapcsolatos legfontosabb elvek, és felismerték a város területi szektorainak eltérő adottságait és lehetőségeit is, a napi gyakorlatban hatásosan működtethető szabályozási eszközök még nem álltak rendelkezésre. Ekkorra a részletes rendezési tervek (RRT-k) elfogadása már kerületi hatáskörbe került, a fővárosi közgyűlésnek kötelezően „övezeti hatástanulmánnyal" kiegészített részletes rendezési tervek tömegét kellett megtárgyalnia, mert a kerületi tervek nagy része övezetmódosítást tett szükségessé. Általánossá vált az is, hogy, bár a kerületek rendelték meg az RRT-ket, azok költségeit az érdekelt magánfejlesztők állták.

A „városkapu"-elképzelés

Az 1994-re elkészült, de a közgyűlés által nem tárgyalt városfejlesztési koncepciónak az átalakuló iparterületek kezelésére adott javaslataival e rövid tanulmányban nem tudunk foglalkozni, de mindenképpen bemutatásra érdemes az úgynevezett „városkapu" elképzelés. A nevében is sajátosan tradicionalista – és jól érzékelhetően építészi indíttatású – koncepció célja az volt, hogy a városba bevezető főutak közelébe vonzódó, nagyobb területet és jó közlekedési kapcsolatot igénylő „zöldmezős" beruházások (raktárak, logisztikai létesítmények, nagy bevásárlóközpontok stb.) számára a város határain belül jöjjön létre területkínálat. Jól érzékelhető volt, hogy az agglomerációs települések óriási területkínálatával szemben valamilyen ellensúly szükséges. Az átmeneti zóna átalakuló iparterületei az ilyen funkciók befogadására kedvezőtlen megközelíthetőségük, nagy beépítési sűrűségük, esetenkénti komoly talajszennyezettségük, zavarossá vált tulajdoni viszonyaik miatt csak kevéssé alkalmasak, s nem is lehetett cél újabb szállítási forgalmaknak a város belsőbb területeire való vonzása.

Így a pótlólagos területkínálatot nyújtó városkapuk koncepciójával elvben egyet lehetett érteni, megvalósításuk azonban számos nehézségbe ütközött. Inkább csak tanulmánytervek, mint „hivatalos" rendezési tervek készültek a kijelölt területekre, a tervezők néha – mint a 19. századi elődeik – viszonylag kis méretű tömbökre osztották a területeket. Ami azonban leginkább hiányzott: az elképzelések megvalósításának hatékony menedzselése. Ez utóbbi megállapítással jutottunk el oda, hogy megtegyük ígért kitérőnket, és bemutassuk, hogy a tanulmány címében szereplő *szabályozás* csak az egyik, s nem minden esetben legerősebb eszköze a települések előremutató fizikai/területi tervezésének. Két témát tárgyalunk a következőkben igen röviden, a fizikai/területi jellegű komplex településtervezés fő feladatait, funkcióit, majd e tervezés – nemzetközi gyakorlatban alkalmazott – eszközeit, végül ezek sajátos budapesti „kombinációit" vesszük szemügyre.

A tervezés három fő funkciója

Általánosan elfogadott, hogy a településtervezés három fő feladatának (1.) a koncepció-adás, stratégia építés, (2.) a konkrét, aktív fejlesztés és (3.) a szabályozás tekintendő. A koncepció-adó funkció „vízió-", jövőkép-építést jelent, amit le lehet bontani stratégiai programokra, s amit nagy vonalakban ütemezni is lehet. A fejlesztő funkció aktív közösségi beavatkozást jelent az érvényesülő folyamatokba: föld- (telek-) politikát, a fejlesztő piacon működő saját – még inkább magán-közösségi – vállalkozások kiépítését, ezeken keresztül a magánfejlesztéseknek olyan irányba való terelését, ami a közérdek érvényesü-

lését is elősegíti, és természetesen saját fejlesztéseket is. Mindezeket a város a fejlesztési költségvetésének programozásával[10] is meg kell, hogy feleltesse a koncepcionális, stratégiai céloknak, előzetes döntéseknek. A harmadikként felsorolt szabályozási funkció alapvetően más jellegű: passzív és normatív. E funkción keresztül rögzítik a települések a „külső szereplők" számára a fejlesztési/építési telkekhez fűződő jogokat és kötelezettségeket úgy, hogy az „azonos helyzetben lévő" tulajdonosoknak azonos értékű jogok legyenek biztosíthatók.[11] Általános az a felfogás, hogy a nagyobb fajlagos építhető szintterület biztosítása növeli a telekértéket, azaz a szabályozási funkciónak is lehet fejlesztő hatása.

Európában éppúgy, mint nálunk a nagy közösségi, de legalábbis közpénzekből támogatott beruházási programok (támogatott lakásépítés pl.) visszaszorulásával a fejlesztő funkció súlya csökkenőben van, a közvetlen közösségi aktivitás helyébe inkább a „partnerség" (PPP) elven alapuló együttműködés lép. Egyáltalán nem általános ugyanakkor, hogy mindenütt a liberális közgazdasági szemlélet által egyedül üdvözítőnek tartott normatív szabályozás passzív és jogi természetű eszköze erősödik fel, ahogyan ez nálunk történt az elmúlt egymásfél évtizedben. A saját ingatlanvagyonnal alig rendelkező, s a hatáskörök jelentős részének a kerületekhez való leadása miatt bizonyos értelemben „funkcióhiányos" főváros esetében érthető a fejlesztő aktivitás korábbinál jelentősen alacsonyabb szintje, de a gazdasági természetű teoretikus vitákra jól utal, hogy a 2002-ben elfogadott Városfejlesztési Koncepció szerzői – köztük e sorok írója is – számos területen láttak lehetőséget a város aktívabb fejlesztés-irányító, befolyásoló tevékenységére. Nem kíván különösebb magyarázatot, hogy az átalakuló ipari területek sorsának alakulására ez a helyzet jelentős, és semmiképpen sem előnyös kihatással van.

A rendezés és fejlesztés viszonya

A településtervezés bemutatott alapfunkcióit a fejlett országokban más-más, de céljaikat tekintve nagyon hasonló eszközökkel gyakorolják. Településfejlesztési koncepciók, stratégiák mindenütt, minden jelentősebb településre készülnek, de abban már komolyabbak az eltérések, hogy a szűkebben vett fizikai/területi tervezés milyen mértékben fogadja be a fejlesztő funkció egyes elemeit, illetve hogy milyen mértékig tárgyalja a kevesebb területi vonatkozással rendelkező témákat. Az Egyesült Királyságban a településterveket egyenesen fejlesztési terveknek hívják, mert az ún. „helyi tervekben"[12] határozott döntést hoznak arról, hogy egy előre látható időszakban a település mely területek fejlesztését irányozza elő. Hiányzik ugyanakkor a Brit-szigeteken a jogi dokumentumokban kodifikált szabályozás, ott általános, de egyértelműen megfogalmazott irányelvek alapján, viszonylag széles mérlegelési jogkörrel

dönthetnek egy-egy fejlesztés megvalósíthatóságáról.[13] Németországban a településtervezés törvénykönyve a lehető legnagyobb részletességgel tárgyalja azokat a kimondottan jogi eszközöket, amelyek megkönnyíthetik a települések számára fejlesztési döntéseik megvalósítását[14] (l. később a „sajátos jogintézményeket" is az 1997-es építési törvényben), sőt tartalmazza azon fejlesztő/felújító vállalatok jogi szabályozását is, amelyek a közérdekből elhatározott fejlesztéseket magánszereplőként, de nonprofit jelleggel hajtják végre. Az Amerikai Egyesült Államokban a szabályozási funkció a domináns,[15] de az utóbbi két-három évtizedben európai mintára egyre több, a magán fejlesztéseket befolyásoló, ún. „növekedés-menedzsment"-eszközt vezettek be. Nálunk a településfejlesztés és településrendezés – nagyjából a fejlesztői és szabályozási funkció – intézményi elkülönülése főhatósági szinten máig fennáll,[16] ami az alkalmazható eszközök körét, együttműködési lehetőségeiket erősen behatárolja.

A településtervezés négy fő eszköze

Nemzetközi kutatásaink alapján úgy látjuk, hogy az elmúlt egy évszázad alatt a fejlett világ országaiban négy településtervezési eszköz alkalmazása terjedt el széles körben. Ezek: (a) az átfogó terv, (b) az övezeti terv, (c) a részletes terv, (d) a fejlesztési engedélyezés. Azt, hogy ezen eszközök közül az egyes országokban melyeket és milyen kombinációban használnak, jelentős részben az határozza meg, amiről az előbb szóltunk, hogy a közszektor milyen mértékű aktivitást vállal fel a fejlesztő funkció terén. Hasonlóan ahhoz, ahogyan mindenütt létezik a településfejlesztési koncepció valamilyen formája, átfogó tervet is mindenütt készítenek az egyedi települések, illetve a funkcionálisan együttműködő vagy igazgatásilag összetartozó településcsoportok. Érdekes – és az előbb tárgyaltakra is visszavezethető – különbség van azonban a tengerentúli és az európai átfogó tervek között. Az USA-ban ez a tervezési eszköz[17] jogi erővel is rendelkező dokumentummá lép elő, ha egy fejlesztő a bíróságnál megtámadja például egy övezetmódosítási kérelem elutasítását, mert a bíróság az átfogó tervben foglalt döntéseket veszi alapul. Németországban ezzel szemben ez a tervi eszköz[18] kimondottan „előkészítő" jellegű dokumentum, amit meghatározott mértékben (illetve bizonyos eljárásokkal, például környezeti hatástanulmány alapján) a részletesebb tervekkel úgy lehet aktualizálni, esetenként az abban foglaltaktól eltérni, hogy az átfogó terv változatlanul hatályban maradhat. A másik alapvető eltérés az, hogy míg az USA-ban, illetve az amerikai szisztémát alkalmazó országokban a településtervezés „kötelező", a tulajdonosok fejlesztési/építési jogait meghatározó dokumentuma az övezeti szabályozás és szabálykönyv, Európában az amerikainál aktívabb települések általában a közösségi kezdeményezésre készülő részletes településrendezési

tervekben rögzítik ezeket a jogokat. Itt általában nem tartják szükségesnek a települések teljes területére rendeleti úton övezeti szabályok meghatározását. A brit rendszer alapvetően eltér mindkét tárgyalt szisztémától, ott a részletes terveket a fejlesztők készítik el, és engedélyezésük egy sajátos önkormányzati eljárás, a „településtervezési engedélyezés" során történik meg.

A korábbi és mai hazai tervezési eszközök

Magyarországon, így Budapesten is, a 20. század első évtizedeiben a települések a városszabályozás (közterületek kijelölése) és az övezeti beosztás eszközeit alkalmazták. Az 1937-es építési törvény vezette be az általános rendezési és a részletes rendezési tervet azzal az elképzeléssel, hogy az „átfogó" jellegű általános rendezési terv lesz majd a települések fejlesztését hosszú távon meghatározó „erős" dokumentum, míg a részletes rendezési tervek a „mindenkori építési szándékoknak" megfelelően készülhetnek, módosíthatók. Ezt a két eszközt alkalmazták később, az államszocializmus idején is. Jól megfelelt az akkori fejlesztési gyakorlatnak, a részletes rendezési tervek mintegy a tömeges lakásépítési, városközpont-átépítési, iparterület-rendezési feladatok előkészítésének dokumentumaiként működtek, s amint a beruházások egyes paraméterei változtak, a terveket viszonylag egyszerűen lehetett módosítani. Fennmaradt ugyanakkor az országos építési szabálykönyv (OÉSZ)[19] is, ami kötelezővé tette a települések területeinek övezetekre osztását, sőt országos szinten – de idővel fokozódó rugalmassággal – kívánta meghatározni az egyes övezetekben alkalmazható építési szabályokat is. Furcsa kettőséghez vezetett ez a rendszer. Míg az állami területeken – így az ipari területeken is – nagyjából a nyolcvanas évekig csak a részletes rendezési terv készítésének kötelezettsége volt előírva pontos szabályok nélkül, a magántulajdonú területeken az építési engedélyeket a település viszonyaihoz igazított országos szabálykönyv alapján adták ki, vagy utasították el. Csak a tömeges lakásépítés számos környezeti problémájának hatására jelent meg a szabályozás normativitása a részletes rendezési tervekre vonatkozóan is (például zöldfelületek méretezése, létesítendő parkolók száma).

A rendszerváltozás után, a magántulajdon és a magánfejlesztések uralkodóvá válásával a közszektor fejlesztő aktivitásának visszaszorulásával természetszerűen erősödött fel az az igény, hogy a szabályozási funkció az eddiginél nagyobb és a településtervezés egészére kiterjedő szerepet kapjon. Bár számosan kardoskodtak egy, a Brit-szigeteken alkalmazotthoz hasonló, rugalmasabb eszközrendszer bevezetése mellett, végül azoknak az érvei voltak erősebbek, akik a magánberuházások szigorú, normatív kontrollját látták szükségesnek. E szemléletet követve fogadta el a Parlament 1997-ben az épített környezet alakításáról és védelméről szóló törvényt, és rendelte el a Kor-

mány az Országos Településrendezési és Építési Követelmények (OTÉK) alkalmazását a településekben. Az átalakuló budapesti ipari területek szabályozásával összefüggésben e tervezés két elemét, a helyi építési szabályzatot és a szabályozási tervet érdemes kissé részletesebben megismernünk.

Országos szinten az volt az elképzelés, hogy a korábbi országos szabálykönyvnél (OÉSZ) kevésbé részletező, csak nagyvonalú határértékeket adó OTÉK-ot a települések „helyi építési szabályzatként" a teljes területükre alkalmazzák, és – a korábbi részletes rendezési terv továbbélésének tekinthető – „szabályozási terveket" pedig csak a kötelezően előírt helyeken (új, külső fejlesztések, jelentősebb átépítési, városmegújítási területek, illetve ahol szükséges) készítenek. Budapesten az önkormányzatokká előlépett kerületek ellenállása miatt nem lehetett arról szó, hogy a helyi építési szabályzat elfogadásának hatásköre teljes egészében a fővárosnál maradjon. Így a törvény úgy intézkedett, hogy Budapest egészére csak „szabályozási keretterv" és egy olyan „keretszabályzat" készülhet, ami (építési) övezetenként határértékeket ad meg.[20] A kerületek ezzel megkapták azt a jogot, hogy a határértékeken belül mozogva – ha jónak látják, azokat tovább szigorítva – elfogadják saját „kerületi városrendezési szabályzataikat" és „kerületi szabályozási terveket" adoptáljanak. Nyilvánvalóan már az építési övezeteknek a fővárosi szabályozási kerettervben való kijelölése is a kerületekkel való folyamatos egyeztetések, kompromisszumok eredménye lehetett csak.

NIMBY az iparral kapcsolatban, a szabályozás tartalma

Az átalakuló ipari területek övezeti besorolásával kapcsolatban természetesen azonnal érvényesült az érintett kerületek részéről a „NIMBY"(„ne az én hátsó kertemben")-viselkedés.[21] A fővárosi tervezők úgy látták helyesnek, hogy a korábbi általános rendezési tervekben szereplő hármas övezeti beosztást (jelentősebben, kevésbé zavaró ipar, főként raktározási területek) tovább éltetik az új tervben is, azaz kijelölik azokat a területeket is, amelyeket a város továbbra is ténylegesen ipartelepek számára kíván fenntartani. Előre megjósolható volt, hogy egyetlen kerület sem lesz hajlandó ipari területet befogadni, hanem csak olyan „munkahelyi" területek övezeteit engedi rárajzolni térképére, amelyeknek szabályai biztosítják egyrészt a zavaró hatások távoltartását, a terület fellazulását, a zöldfelületek növekedését, másrészt lehetővé teszik, hogy adott alkalommal a még működő ipar helyén más, kedveltebb funkciók, például irodaparkok, lakóparkok jelenhessenek meg. *Az a furcsa helyzet állt így elő, hogy míg a város keretszabályzata tartalmazza az ipari területeken érvényesíthető építési szabályok határértékeit, Budapesten ma ténylegesen nincsenek ipari területek kijelölve.*

Elnézést kell kérnünk most az olvasótól, de a következmények megértéséhez kicsit mélyebben kell bemutatni a városrendezési szabályozás rejtelmeit. Olyanok ezek, mint a közgazdászok „határhaszon" és hasonló kifejezései, amelyek valójában igen egyszerűek, csak a kívülállók számára titokzatosak.

Egy településrendezési szabályzat csak kevés kötelező szabályt tartalmaz egy-egy építési övezetre. Meghatározza az övezet fő rendeltetését, illetőleg azt, hogy a fő rendeltetést befogadó épületek, építmények mellett mely egyéb funkciók létesülhetnek még a területen. Megmondja a telkek azon legkisebb méreteit (terület, szélesség), amik fennállása esetén már építési engedély adható, azt, hogy a telkek hány százaléka építhető be („beépítési mérték"), a szabadon maradó telekrész mekkora aránya telepítendő be zöldfelületekkel, a telek méretéhez viszonyítva összesen hány négyzetméter szintterület építhető („szintterületi mutató" – főként Budapesten használják). Előírja az építménymagasságot (átlagérték), azt a helyet, amin belül szabad csak elhelyezni az építményeket (építési hely), a közművesítettség elérendő mértékét, végül az ún. környezetterhelési határértékeket. A kötelezően telken belül elhelyezendő gépkocsitárolók számát a különböző rendeltetések szerint az OTÉK tartalmazza.

Ezeket az eszközöket a tervezők két céllal használhatják. Ha az a szándékuk, hogy egy területen a létrejött, vagy éppen kialakulóban lévő, és megfelelőnek ítélt beépítési jelleget érvényesítsék a továbbiak során is, az egyedi szabályokat mintegy „konzerváló" módon fogalmazzák meg. A másik attitűd az, hogy egy előrelátható és preferált átalakulás valamilyen optimális környezeti/építészeti képét „vetítik vissza" szabályokká. Esetenként a két megközelítés ugyanazon területen együttesen is érvényesülhet, például ha veszélyeztetett, védendő értékek vannak egy átalakuló területen. Vizsgáljuk most meg kicsit részletesebben, hogy az átalakuló budapesti iparterületekre vonatkozóan melyik attitűdöt alkalmazták a tervezők, s hogy a megfogalmazott szabályaik milyen hatással vannak a területek fejlődésére, fejlesztésére. Azt már láttuk, hogy a kerületek részéről a „vágyott jövőképhez" kötődő attitűd érvényesült, amikor az ipari területeket kizárták területeikről.

Munkahelyi övezetek és szabályaik Budapesten

A fővárosi keretszabályzatban az országos jogszabály besorolásait csak részben követve az ún. gazdasági területeket három építési (keret)övezetre osztották, az (1.) ipari, (2.) munkahelyi és (3.) a jelentős zöldfelületű munkahelyi területek övezeteire. Az ipari terület kategória megtartása nem volt elkerülhető, egyrészt azért, mert nem lehet(ett) kizárni, hogy ilyen terület a jövőben mégis létesül, másrészt, mert a térképen megjelölt ún. „célzott terület-felhasználású

(ipari) övezetekben" biztosítani kellett az energiatermelés létesítményeinek elhelyezését. Az ipari területekre vonatkozóan igencsak szigorúak a szabályok: a telkek legfeljebb 35%-ban építhetők be, 25%-ukat növényzettel kell beültetni, legalább 10 méter széles zöldsávval kell övezni az egy hektárnál nagyobb telkeket. Új ipari létesítmény csak előzetes környezetvédelmi hatástanulmány alapján létesíthető, a technológia igénye alapján a szennyvizek előtisztításáról – türelmi idő lehetőségének fenntartásával – gondoskodni kell.

A keretszabály szerint engedélyezett tényleges építési lehetőségekkel kapcsolatban érdemes egy egyszerű számítást végeznünk. A telek mintegy egyharmada (35%) építhető be, a legnagyobb szintterület-sűrűség igen magas, 2,4 m^2/m^2 lehet. Ez utóbbi paraméter azt jelenti, hogy a teljes telek közel két és fél épített szinttel lenne befedhető, a teleknek egyharmadnyi területén pedig nagyjából háromszor több, mintegy hét szint építése engedhető meg. Emlékeztetnünk kell itt az olvasót a bevezetőben leírt angliai példára és a későbbi ipartörténeti folyamatra: a mai ipari technológiák mellett aligha létesülnek ilyen gyárépületek. Azaz a (keret)szabályok ösztönző jellege csak látszólagos, azok ténylegesen az ipar Budapesttől való távoltartása irányában hatnak. (Enyhíti ezt a szabályozó szigort egy olyan rendelkezés, ami szerint a már meglévő, illetve műemlék épületet tartalmazó iparterületeken magasabb beépítési százalékot engedhetnek meg a kerületek.)

A keretszabályzat szerinti ipari területekkel kapcsolatos elemzésünk tulajdonképpen teoretikus volt, mert ilyen területek alig vannak kijelölve Budapesten. A második, munkahelyinek nevezett keretövezet esetében a fővárosi szabályok jelentős mértékben a kerületekre hagyják a szabályozás részleteinek meghatározását. Ezeken a területeken csak olyan üzemi és raktározási építmények helyezhetők el, amelyek nem igényelnek védőtávolságot, az egyéb funkciók közül kereskedelmi, szolgáltató, a kutatást, és a közlekedést szolgáló építmények létesíthetők. Három „alövezet" létesítésére ad lehetőséget a fővárosi keretszabályzat, ezek: (1.) „általános", (2.) átalakuló, „intézményi dominanciájú" és (3.) „kialakult állapotú". Egyedül az első keretövezet esetében határoz meg legkisebb telekméretet (1500 m^2), a beépítés mértékét (%-át) pedig egyiknél sem. A legnagyobb szintterületi mutató itt is igen magas, az „általános" övezetben 2,5 m^2/m^2, a másik kettőben 3 m^2/m^2. Mivel a telken biztosítandó zöldfelület arány is viszonylag alacsony (sorrendben 25, 20, illetve 10 százalék), az előbb bemutatott számítást visszaidézve azonnal beláthatjuk, hogy a főváros tulajdonképpen igen széles döntési kört biztosított a kerületeknek. Az egyetlen komoly felső korlát az országos szabályozás (OTÉK), ami szerint a beépítés legmagasabb mértéke ilyen területeken 50, illetve 60 százalék lehet.

A kerületek beavatkozási lehetőségei

Az „engedékeny" fővárosi szabályozás mögött nyilvánvalóan az érintett kerületek azon – már tárgyalt – szándékának elfogadása húzódik meg, hogy a lehető legnagyobb mértékben maguk dönthessenek átalakuló ipari területeik sorsáról. Nem lényegtelen kérdés azonban az, hogy ezzel a felhatalmazással a kerületek miként élnek. Az egyik lehetőségük az, hogy a teljes kerületre elkészítik a kerületi városrendezési szabályozásukat (KVSZ), és annak keretei között, normatív jelleggel adják meg a szabadon meghatározható paramétereket. A másik lehetséges megoldás szerint az egyedi igények felmerülése esetén lehatárolt területekre szabályozási terveket készíttetnek és fogadnak el, ahogyan az korábban szokásos volt (eml.: RRT-k). Bár e tanulmány megírását nem előzte meg a kerületek ilyen tevékenységének részletes vizsgálata, annyi biztosan állítható, hogy „viselkedésük" meglehetősen különböző volt. Inkább a kerületi szabályzat részletes kidolgozásával kívánják az építkezéseket kontrollálni azokban a kerületekben, ahol a munkahelyi területek aránya csekélyebb, illetve nagy, összefüggő családi- és társasházas területek találhatók. Ugyanez a helyzet a lakóterületi dominanciájú belső kerületekben is. Másutt, főként a nagy munkahelyi területekkel rendelkező kerületekben, inkább az egyedi szabályozási tervek készíttetését részesítik előnyben.

A második csoportba tartozó Ferencváros főépítészi irodájánál készített interjú[22] alapján ez utóbbi megoldást első közelítésben előnyösebbnek, rugalmasabbnak ítélhetjük, mert a megfelelő időben és a speciális helyi adottságokra építve dolgozhatók ki a (kerületi) szabályozási tervhez kapcsolódó építési előírások. A tervhez részletes – például a tulajdonviszonyokra vonatkozó – vizsgálatok készülhetnek, amelyek alapján megállapítható, hogy a területek mely részein tapasztalhatók ingatlanforgalmi mozgások (például ingatlanok összevásárlása), mely tulajdonosi körben van hajlandóság együttműködésre. A vizsgálatok alapján viszonylag nagy biztonsággal meghozhatók olyan fontos döntések is, hogy hol van valódi esély egy korábban elépített közút kiszabadítására, de olyanok is, hogy mely értékes épületek tekintendők védendőnek. Az egyedi tervekre épülő szabályozással szemben egyetlen, inkább jogi természetű fenntartás fogalmazható meg.

Ahogyan korábban már utaltunk rá, meglehetősen általánossá vált az elmúlt másfél évtizedben, hogy a helyi önkormányzatok a szabályozási (korábban részletes rendezési) tervek munkálatainak költségeit azokkal a tulajdonosokkal fizettetik meg, akik a tervezést „önös érdekből" kezdeményezik, mert a területen jelentősebb fejlesztési szándékokkal rendelkeznek. Elkerülhetetlen, hogy a terv készítését finanszírozó fél elképzeléseit legalább részben érvényesítse, így végül is az a helyzet áll elő, hogy a helyi önkormányzat képviselőtestülete a terv és szabályzata elfogadásának aktusa során olyan rendeletet – azaz jogszabályt – hoz meg, amely egy külső féllel történt megállapodás

eredménye. Természetesen a megállapodás önálló szerződés tárgya is lehet, különösen, ha a külső fél bizonyos közérdekű pótlólagos beruházást is vállal. Ezzel azonban kevésbé a kontinentális eszközrendszerhez, sokkal inkább a bemutatott brit szisztémához válik hasonlatossá az eljárás, ahol a már említett „fejlesztési engedélyezés", s nem a „hivatalos tervek" készítése során kötik meg a hasonló megállapodásokat.

Az eddig leírtak alapján az átalakuló budapesti ipari területekre vonatkozó városrendezési szabályozás – általában a szabályozási funkció – városfejlesztő hatásairól csak igen bizonytalan megállapítások tehetők. Az kétségtelen, hogy a főváros által kidolgozott keretszabályok kellően rugalmasak: bár a „valódi" iparral szemben erősen védekező jellegűek, a pozitív irányú átalakulás lehetőségeit a kerületek számára széles körben szabadon hagyják. Ahhoz azonban, hogy ez utóbbi állítást igaznak tarthassuk a kerületi önkormányzatok szintjén is, terveik, szabályzataik részletes, komoly kutatómunkát igénylő áttekintése lesz még szükséges. Hasonló bizonytalansággal válaszolhatunk arra a fontos kérdésre is, hogy ad-e az országos településrendezési jogrend olyan eszközöket az önkormányzatok (kerületek) kezébe, amelyekkel – a szigorúan vett szabályozáson túl – elősegíthetik ipari területeik általuk kedvezőnek tekintett átalakulását.

A sajátos jogintézmények alkalmazásának nehézségei

Az 1997-ben elfogadott országos településrendezési jogszabályok a német építési törvény mintájára bevezették az ún. „településrendezési feladatok megvalósítását biztosító sajátos jogintézményeket". E jogintézmények annyiban sajátosak, hogy a tulajdonjogot, építési jogot korlátozó szabályokon, határértékeken, egyéb paramétereken túl további – részben ugyancsak korlátozó jellegű – beavatkozásokra jogosítják fel a helyi kormányzatokat. Közöttük az átalakuló ipari területeken főként a telekalakítás, a tilalmak közül elsősorban a változtatási tilalom, az elővásárlási jog, a kisajátítás, a kiszolgáló és lakóút céljára való lejegyzés, az útépítési és közművesítési hozzájárulás és a kártalanítás bír jelentőséggel. Nincs mód e rövid tanulmányban valamennyi sajátos jogintézmény részletes bemutatására, de annyi mindenképpen megállapítható, hogy a közszektor fejlesztő aktivitásának támogatására különösen az elővásárlási jog, a közútlejegyzés, a kisajátítás és a fejlesztőktől kérhető hozzájárulások szolgálhatnak, míg az önkormányzat cselekvési hatókörét korlátozza a kártalanítási kötelezettség.

A közszektor fejlesztő aktivitását „segítő" jogintézmények alkalmazása egyelőre viszonylag ritka, leggyakrabban a változtatási tilalom eszközét rendelik el annak érdekében, hogy egy szabályozási terv készítése idején ne történhessenek a terv szándékaival ellentétes építkezések. A többi jogintézmény

– különösen a kisajátítás – esetében egyrészt az okozza az alkalmazásuktól való idegenkedést, hogy azok keményen és közvetlenül avatkoznak be a tulajdoni jogokba. Ez az idegenkedés igencsak érthető a kiépülő piacgazdaság, ingatlangazdaság időszakában, különösen, ha a település számára fontos az építő, működő vállalkozások megszerzése. A másik ok a fejlesztési és rendezési funkció (aktív cselekvés és szabályozás) korábban már említett kettősségének ellentmondásával függ össze. A tárgyalt településrendezési jogszabályok azt írják elő, hogy a sajátos jogintézményeket a „kötelező" településrendezési eszközökben (szabályozási terv, helyi /fővárosi, kerületi/ építési szabályzat) kell szerepeltetni, azaz a jellegükben passzív településtervezési eszközökhöz kell csatolni a dinamizáló, aktivizáló eszközöket. Ez a gyakorlatban számos és alig feloldható ellentmondáshoz vezet. Ha például egy város – ahogyan Budapest tette kerettervében – hosszú távra elővásárlási jogot kíván bejegyeztetni a fejlesztésre szánt területeire, előfordulhat, hogy még azelőtt vásárlóként kell fellépnie, mielőtt a terület fejlesztését – de legalább a fejlesztés előkészítését – meg kívánná valósítani.[23] A példa azt is mutatja, hogy ellentmondás feszül a településrendezési szabályozás hosszú távú természete és a fejlesztési akciók rövid távú aktualitása között.

Látszólag megoldást jelenthet az a – már említett – gyakorlat, hogy az igények felmerülésekor készített (kerületi) szabályozási tervekhez kapcsoljuk a sajátos jogintézményeket. Így legalább a hosszú és rövid időtáv ellentmondása feloldható. Megtehetnénk például, hogy egy igen sűrűn beépült, átalakuló ipari területen a nagy tömböt megosztó, „feltáró" kiszolgáló út megnyitása érdekében a lejegyzés vagy a kisajátítás jogintézményét szerepeltetjük a tervben. Ellene dolgozik azonban e megoldásnak az, hogy a kerületi szabályozási tervek igen nagy részét – mint leírtuk – a tulajdonos magánbefektetők kezdeményezik, akik aligha mennek bele abba, hogy az általuk finanszírozott tervekben, szabályzatokban a tulajdoni jogaikat keményen korlátozó jogintézményeket érvényesítsen a település, a kerület. Sokkal inkább hajlanak arra, hogy egyes önkormányzati felelősségbe tartozó fejlesztéseket átvállaljanak. Nyilvánvalóan előnyösebb az a német jogszabályi felhatalmazás, ami szerint egy jelentősebb területi fejlesztés, vagy valamely fontos városmegújítási program indítása előtt a település rendeletet bocsáthat ki, s ezzel a konkrét területre biztosíthatja a maga számára a mienkéhez hasonló jogintézmények használatát. Egyszerűbbé válik a kisajátítás, rögzíthető a település elővételi joga, sőt „befagyasztják" azokat a területértékeket is, amelyek a rendelet meghozatala pillanatában érvényesültek. (Ez utóbbi nyilvánvalóan a telekspekuláció megakadályozását szolgálja.)

Fontos látnunk, hogy e pótlólagos felhatalmazások feltétele Németországban az, hogy a településnek ki kell nyilvánítania: az elindított programban foglalt „közérdek egységes előkészítést és haladéktalan megvalósítást kíván meg". Ennél még lényegesebb, hogy az ilyen programok indításakor a telepü-

lés nem csak kezdeményezőként lép fel, hanem ténylegesen gyakorolja is fejlesztő funkcióját (infrastruktúrát épít, szervez, speciális támogatásokat nyújt, ingatlant vásárol, elad stb.), függetlenül attól, hogy szerződéssel átruházza-e ezt a feladatát egy nonprofit jelleggel működő fejlesztő társaságra. Ez a fajta kezdeményező kedv csak kevés budapesti kerületre jellemző, de az is igaz, hogy a leírt felhatalmazások hiánya is visszafogja az aktivitásukat. Ha a közpénzekkel gazdálkodó település, kerület nem látja biztosítottnak azt, hogy befektetései megtérülnek, de legalább nem kell veszteségként kilépnie egy programból, nem fog mozdulni.

Rövid összefoglaló

Végül is egyelőre el kell fogadnunk azt a mai helyzetet, hogy a piac szabályozó szerepe racionálisan működik: a magas státusú területeken a korábbi ipartelepek jelentősebb önkormányzati beavatkozás nélkül is új funkcióknak adják át a helyüket, másutt a passzív városrendezési szabályozás csak annyiban gyakorol kedvezőtlen hatást, hogy konzerválja a kialakult fizikai állapotokat. Amíg ugyanis a nagyobb zöldfelületeket, kedvezőbb környezeti helyzetet célzó előírások szerinti cselekvés nem áll a tulajdonosok érdekében, a sűrűn beépült ipartelepek telkeire építési engedélyek nem adhatók. A várostervezési szabályozás furcsa paradoxonja ez: a szép jövőkép „előírása" a mai helyzetet rögzíti. A pesti oldal nagy kiterjedésű, egyelőre csak „barnuló" mezőin várhatóan még hosszabb ideig ezzel kell számolnunk. Szerencsére többségük még fontos tevékenységeknek ad teret, ahogyan a könyv más fejezetei ezt bizonyítják.

Az átalakuló ipari területek szabályozásának számos kérdését e rövid tanulmányban nem tudtuk érinteni. Ezek egy részét más fejezetek tárgyalják, mint például a környezetvédelmi szabályozás kérdéseit. A városrendezés oldaláról nézve még megoldatlan, hogy miként szerepeltethetők a szabályzatokban pontos környezetterhelési (emissziós és imissziós) határértékek építési övezetenként normatív jelleggel.[24] Ugyanígy nem tudtunk részletesen foglalkozni a különböző hatósági engedélyezési eljárásokkal, köztük a telephely-engedélyezési eljárással. A budapesti átalakuló ipari területek szabályozásának kérdésében további mélyreható kutatások szükségesek egyrészt a kerületek eltérő stratégiáinak feltérképezésére, másrészt a különböző szakági szabályozások szerepének pontosabb megismerésére.

Jegyzetek

1 1781-1841, többek között a berlini Altes Museum tervezője.
2 Back-garden industry.
3 1812-1852, angol építész és építészetteoretikus, a neogótika apostola.
4 Az ún. középső-ferencvárosi rehabilitáció kezdetekor igen sok kisebb üzemet, műhelyt, szolgáltató létesítményt kellett kitelepíteni, ma komoly gondot okoz a kerületnek a megfelelő új telephely megtalálása, ami a szabályozás túlzott „szigorára" is visszavezethető.
5 például: West End, Millenáris park, MOM terület, MMG telke.
6 A még a városegyesítés előtt megalkotott házadó törvény (1868. XXII. tc.) időleges adómentességet csak a vámvonalon belül (Haller út vonala) adott, a Nagykörút vonaláig 12, illetve 15 évre, a két körút között 20 évre, a Kiskörúton belül 25 évre.
7 Nyilván eléggé tudott, de érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy a településrendezési szabályozás elsősorban az építési hatóság „számára" készül, amely csak abban az esetben adhat ki engedélyt, ha telkek tulajdonviszonyai rendezettek, illetve a kérelem tárgya megfelel a szabályozás paramétereinek.
8 1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről, valamint a 253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelet az országos településrendezési és építési követelményekről (OTÉK).
9 Dr. Schneller István.
10 Budapesten ez a programozás hét évre előre történik, minden évben módosulhat a hétéves költségvetés.
11 „Az építési övezeteket a meglévő és/vagy tervezett szerepkörük, beépítettségük és karakterbeli különbségeik alapján és úgy kell besorolni, hogy az azokon belüli - azonos helyzetben lévő - telkeket azonos értékű építési jogok és kötelezettségek illessék meg." (OTÉK 7 § (2)).
12 A structure plan (szerkezeti terv) megyei szinten készül, a local plan egy-egy districtre (közigazgatási egységre), a két tervfajta kombinációja is létezik.
13 Planning permission (településtervezési engedélyezés).
14 Sonderbaugesetzbuch.
15 Zoning plan és zoning ordinance (övezeti terv és övezeti szabályzat).
16 2003-tól Belügyminisztérium illetve Országos Lakás-és Építésügyi Hivatal.
17 Comprehensive plan, general plan.
18 Flächennutzungsplan.
19 Országos Építésügyi Szabályzat.
20 Az 1997. évi LXXVIII. törvény 14. §-a hét bekezdésben sorolja fel a fővárosban alkalmazandó településrendezési eszközöket, a fővárosi és a kerületi tervek és szabályzatok egymáshoz való viszonyát, és azokat az elemeket (fő közutak, infrastruktúra hálózatok, saját tulajdonú terek, parkok, védett területek stb.), amelyek szabályozása a főváros hatáskörében marad.
21 Not In My Backyard (ne az én hátsókertemben) - egyetérthetek, de az elképzelést ne az én területemen, hanem másutt valósítsák meg.
22 Cséry Ágnes építészmérnök.
23 Az elővásárlási jog azt jelenti, hogy egy vételi szerződés esetén a település jogosult a vásárló helyébe lépni.
24 Például a zajterhelés határértékeit nem lehet egy övezet területére vonatkoztatni, mert egy út menti hosszabb épület előtt és mögött igen különböző zajszint alakul ki. Emiatt is a környezetvédelem szakterülete inkább a hatásvizsgálatok elbírásánál, illetve az építési engedélyezési eljárás során szakhatóságként kaphat hatékony szerepet.

SZABÓ JULIANNA

Zöldfelületi rehabilitáció

Az átmeneti zóna rehabilitációja célként minden fővárosi dokumentumban, tervben – legfőképpen a városfejlesztési koncepcióban – megjelenik, ennek ellenére a pontos célrendszer és a módszertan kidolgozására még nem került sor.

A városfejlesztési célok pontatlansága és még inkább a barnaövezet spontán átalakulásáról szóló kevés információ azonban azt eredményezte, hogy az átmeneti zóna a tervekben valamiféle tartalékterületként jelent meg, ahol minden szakma képzeletben elhelyezte a hiányzó közberuházásokat: az intermodális csomópontokat, innovációs központokat, városi bérlakásokat, nagy intézményeket, nem utolsó sorban pedig zöldfelületeket.

A barnaövezetek rehabilitációjában a nemzetközi gyakorlat szerint valóban jelentős szerepet játszhat a zöldfelületek kialakítása, akár a meglévők fejlesztéséről, akár újak létrehozásáról legyen szó. Ilyen értelemben használjuk a „barnaövezet zöldfelületi rehabilitációját" a következőkben: egyaránt értjük rajta a barnaövezetben meglévő zöldfelületek megmentését, ökológiai és használati értékük emelését; valamint a volt ipari, közlekedési, bányaterületek konverziója során létrehozott új zöldfelületeket. A barnaövezetet érintő – jellemzően mozaikos szerkezete miatt – beavatkozásokban ezt a két megközelítést sokszor úgysem lehet egymástól szétválasztani.

A barnaövezet zöldfelületi helyzete Budapesten

Budapest zöldfelületi mérlege – az aktív zöldfelületek aránya a közigazgatási területen belül – rossz. A főváros településszerkezeti tervét megalapozó zöldfelületi elemzés alapján a város közigazgatási területének csak nem egészen harmada számítható a biológiailag aktív, beépítésre nem szánt területek közé. Ez az arány nemzetközi mércével mérve, a hasonló nagyságrendű városokhoz hasonlítva is alacsony, annak ellenére, hogy a főváros az 1950-ben hozzácsatolt, erősen mezőgazdasági jellegű településgyűrűt máig nem „nőtte be". Főként a pesti oldalon találhatók még nagy kiterjedésű mezőgazdasági hasznosítású, vagy parlagon heverő területek, amelyek az összesített statisztikai értéket javítják.

A zöldfelületek aránya és biológiai aktivitása jelentős szerepet játszik a város környezetvédelmi helyzetében, elsősorban a levegőszennyezés, a zajterhelés csökkentésében, a városklíma javításában. Budapest esetében, szinte minden lakossági felmérés szerint, a közbiztonság mellett a levegőminőségre a legérzékenyebbek az emberek, az elvándorlás okai között a tiszta levegőt és csendet elsőként említik. Mindezek ellenére a zöldfelületek aránya a közigazgatási területen belül – a kétszintű közigazgatás érdekellentétei, és az ingatlantulajdonosi nyomás miatt – ma is egyre csökken. Megállíthatatlannak tűnik a hasonló folyamat az agglomeráció térségében is, ahol a jellemzően mezőgazdasági területeket elfoglaló lakóparkok, új parcellázások, kereskedelmi központok, ipari parkok fogyasztják a „főváros tüdejét".

A főváros zöldfelületi rendszere csökevényes. A meglévő intenzív zöldfelületek, kevés kivételtől eltekintve, olyan kicsik, hogy sem önfenntartásra, sem jelentősebb ökológiai szerep betöltésére, sem a klimatikus kiegyenlítésre, de pusztán a sűrűn beépült környezet funkcionális kiszolgálására sem alkalmasak. A zöldfelületek eloszlása a főváros területén egyenetlen, a belső zóna sűrű lakóterületei alig rendelkeznek zöldfelülettel, ugyanakkor a külső zóna egyes zöldfelületként számba vett területei a közúti illetve tömegközlekedési rendszerrel rosszul elérhetők, így a nagyváros rekreációs szükségleteire csak kevéssé alkalmasak. A zöldfelületi rendszer egyes elemei egymástól elszigeteltek, a régebbi tervek által felvázolt, ökológiai és klimatikus szempontokat figyelembe vevő zöld ékes-gyűrűs hálózat kialakítása a beépítések miatt sok helyen lehetetlenné vált. (A zöldfelületi tervezés már a kezdetekor egyfajta széles zöldfelületi gyűrűvel vette volna körül a belvárost, amelynek nagyobb elemei Budán a budai hegyek erdei, Pesten a Margit-sziget, a Városliget, a Népliget, a Kerepesi temető zöldfelülete lettek volna. Ennek a gondolatnak folytatója a Csepel-sziget északi végére tervezett nagyméretű közpark is. A zöldgyűrűt zöld ékeknek kellett volna áttörniük, amelyek a sűrű belső városrészek számára is biztosítják a tiszta levegőt, és elérhető közelségbe hozzák a „természetet". A rendszer azonban sohasem lett teljes, már a főváros utolsó Általános Rendezési Tervének (1993) zöldfelületi fejezete is szigetesnek írja le a város zöldfelületi szerkezetét. Ennek ellenére Dr. Jámbor Imre 1994-ben még javasolta a külső zóna és az agglomeráció mezőgazdasági és erdőterületeinek ökológiai értelmű fejlesztésével egy külső védőgyűrű létrehozását.)

Nem csoda, hogy a barnaövezet rehabilitációja mindezen hiányok kitöltésében is reményeket kelt. A barnaövezetben nyílna lehetőség a fővárosi tervek zöldfelületekkel foglalkozó fejezetei szerint a hiányzó nagy parkok elhelyezésére, a sugaras-gyűrűs hálózat folytatására legalább a belső zóna határáig, a területfelhasználás zöld mérlegének javítására zöldbe ágyazott intézmények kialakításával: a budapesti „parkváros" megépítésére.

Hogyan építhető ez a parkváros? Milyenek a rozsdaövezet zöld rekreációjának esélyei a terület valós működését, az ingatlanpiaci folyamatokat, a fővá-

rosi és kerületi önkormányzatok érdekrendszereit és pénzügyi helyzetét is figyelembe véve? Melyek lehetnek a követendő példák? Ebben a tanulmányban természetesen csak valamiféle elvrendszer felvázolására törekedhetünk, amelynek téri megfelelőjét, kitörési pontjait a város dokumentumainak kell megfogalmazniuk.

A zöldfelületi tervezés céljai a barnaövezeti rehabilitáció kapcsán

A magyar településtervezésben hagyományosan elkülönülő szakágként van jelen a zöldfelületi tervezés. A fővárosi tervekben ennek megfelelően a zöldfelületek tervezése-fejlesztése sajátos, a többi alrendszertől – pl. közlekedés, infrastruktúra-fejlesztés, területfelhasználás stb. – elkülönülő értékrendszer szerint alakul. (Hasonló érték- és célrendszer fogalmazódott meg a rozsdaövezet rehabilitációjával kapcsolatban a többi szakág terveiben is.)

Ebben a sajátos szakmai értékrendszerben – az előző elemzés és a szakmai hagyományok alapján – végső célként a zöldfelületek olyan, a város területét egyenletesen beterítő, megfelelő nagyságú és intenzitású hálózata jön létre, amely

– egyrészt a városszerkezet minden pontjáról elérhető, használható rekreációs területet biztosít,

– másrészt területének és intenzitásának növelésével a város környezeti és klimatikus viszonyait érezhetően javítja,

– harmadrészt zöld folyosóival egybefüggő életteret jelent minél több növény- és állat számára.

Ezért a tervezés fő törekvése a meglévő elemek kiegészítése az elképzelt hálózat alapján a morfológiai és esetlegesen a településszerkezeti, tulajdonosi adottságok figyelembevételével. A hálózat kiépítése elsősorban a még meglévő, beépítésre nem szánt területek felhasználásával, esetleg az ökológiai intenzitás növelésével (bányaterületek, patakpartok rekultivációja, mezőgazdasági területek erdősítése) történne, számítva a beépítésre szánt területek zöld arányának növekedésére is. Míg a zöldhálózat elemeinek összefonódása szakmai logikát követ, többnyire kidolgozatlan az így létrejött zöldfelületek kapcsolódása a szomszédos területekhez. Ennek problémái – éppen az átmeneti zóna mozaikos szerkezete miatt – jelentősek lehetnek. Ugyanígy kevéssé átgondolt elhelyezkedésük a városszerkezet nagyobb léptékében, a közlekedés-tömegközlekedés rendszerében, amely pedig különösen a nagy területű, városi vonzású rekreációs zöldfelületeknél kulcsfontosságú kérdés. Nem utolsó sorban pedig kidolgozatlan az új zöldfelületi elemek kialakításának-fenntartásának szervezeti-finanszírozási háttere, amely az önkormányzatok mai működését és anyagi helyzetét tekintve, megkerülhetetlen problémává válik a zöldfelületi fejlesztések esetében is.

Hagyományos zöldfelületek a barnaövezetben

Budapest átmeneti zónájának, barnaövezetének egyik meghatározó jellemzője a mozaikos szerkezet, amely a területegységek felhasználásában, a beépítés korában, jellegében, műszaki és építészeti értékében is tetten érhető. Az egymástól igen eltérő egységek között már az eredeti beépítésben fellelhetők voltak zöldfelületek. Az átmeneti zóna mennyiségileg ma sem szűkölködik zöldfelületekben, melyek jellege azonban az eredeti térszerkezethez igazodóan mozaikos. A mozaik legjellegzetesebb zöld köveit a temetők, a lakótelepi parkok, gyári sporttelepek, mezőgazdasági területek, egyéb közterületi zöldfelületek (folyópartok, véderdők, fasorok stb.) alkotják.

Az átmeneti zóna lakóterületeinek jelentős részét a telepszerű építkezések alkotják, a nagy munkáskolóniáktól a paneles lakótelepekig. Szinte minden tervezett telep – az építés időszakától függetlenül – főtér, park, fásított sétány köré épült, melyek már a keletkezéskor fontos szerepet játszottak a telep identitásának alakításában. Ezek a kisméretű városi zöldek nagyrészt ma is megvannak, szervezik a körülöttük lévő lakóterületet. Nagyságrendjük miatt a város ökológiai rendszerében nem számottevőek, a zöldfelületi rendszer alakításánál azonban éppen a helyet szervező szerepükben figyelembe veendők. Pozitív példaként említhető a gázgyári munkáslakótelep platánsoros főtere, a Wekerle intézményi és társadalmi középpontját képező Kós Károly tér, a József Attila lakótelep helyi védettséget élvező parkja, a hatvanas években kialakított kőbánya-újhegyi park, vagy a paneles lakótelepek mára felnőtt fákkal benőtt parkjai.

Hasonló közösségképző erővel rendelkeztek évtizedeken keresztül a gyárak, nagyvállalatok sporttelepei, amelyek részben a munkáskolóniákhoz, részben az üzemi területekhez kapcsolódtak. A főváros neves sport és szabadidő helye volt a ma még működő Elektromos Sporttelep, az újpesti Tungsram strand, a Ganz sporttelepei. Kisebb közösséget tartott össze a Gázgyár már említett munkáslakótelepe melletti focipálya. Budapest légifotóján, térképén még ma is kitűnnek a barnaövezetből a focipályák jellegzetes kontúrjai, és a Bécs felől vonaton a Keletibe érkezőnek is az az illúziója – Bécs felől a Ferencvároson és Kőbányán átvágva –, hogy Budapest egy „mozgáskedvelő" város. A budapesti ipar szerkezetváltásával, a vállalatok privatizációjával és felaprózódásával, a munkáskolóniák társadalmi szerkezetének változásával azonban ezek a sportegyesületek jórészt elvesztették hagyományos gazdasági és társadalmi bázisukat. Mára a telepek egy része sajnos végleg megszűnt, a maradék a fenntartás gondjaival küszködik, zöldfelületi minőségük leromlott, kihasználtságuk alacsony. A rehabilitációban – a lakótelepi zöldfelületekhez hasonlóan – nem ökológiai jelentőségük, hanem helyi identitást erősítő lehetőségeik miatt fontosak.

Nagyságrendjüknél fogva jobban befolyásolják a főváros ökológiáját a mezőgazdasági, erdő- és egyéb parlag zöldfelületek. A városszerkezetben elfoglalt helyük nem tervezett, ezek a beépítésre kevésbé alkalmas területek – vizes patakvölgyek, csúszásveszélyes domboldalak, nagy közlekedési és infrastrukturális hálózatok hulladékterületei és védőövezetei, közlekedéssel elzárt térrészek. Ilyen módon maradtak meg zöldnek a vizes Rákosi-rétek és a Mocsárosdűlő, az óbudai Remetehegy és Testvérhegy csúszós kiscelli agyagos domboldalai, Kőbánya-Óhegy alápincézett területe, a Háros-sziget és a hárosi Duna-part árvízvédelmen és vasútvonalon kívül rekedt területe, a fővárosi patakok menti zöldsáv, az újpalotai transzformátor-állomás nagyfeszültségű vezetékeinek védősávja stb. A mezőgazdaságilag művelt területeken leginkább, bár egyre csökkenő arányban, szántóföldi művelés folyik, a hulladékterületeken, általában teljesen magukra hagyva, alacsony intenzitású réti növénytársulások találhatók. A területek értéke és lehetőségei eltérőek a városszerkezetben elfoglalt helytől, a tulajdonostól, az ökológiai intenzitástól függően. Összességében mégis elmondható, hogy ezen területek rekonstrukciója, a használatnak megfelelő rekultivációja jelentheti a zöldfelületi rendszer megújulásának legnagyobb esélyét a barnaövezetben, mind az ökológiai érték növekedésében, mind pedig a környezet minőségének javulásában. Ugyanakkor ezek a területek, az építéstechnikai és infrastrukturális fejlődésnek megfelelően, fizikai és ingatlanpiaci értelemben beépíthetővé váltak, alacsony társadalmi megítélésük miatt a beépítéssel leginkább veszélyeztetett zöldfelületi egységek, a fővároson belüli zöldmezős beruházások célterepei lettek.

A meglévő zöldfelületek rendszerének ismerete a barnaövezet rehabilitációja szempontjából kulcsfontosságú. Egyrészt, mert – mint látni fogjuk – az aktuális zöldfelületi fejlesztési elképzelések jó része ezekhez az elemekhez kapcsolódik. Másrészt mert éppen a barnaövezeti rehabilitáció kapcsán kerülhetnek ezek a zöld foltok veszélybe. Harmadrészt pedig azért, mert egy átfogóbb urbanisztikai szemlélet alapján ezek a zöldfelületek lehetnek a rozsdaövezeti rehabilitációs mintaprojektek központi elemei.

A zöldfelületi fejlesztés mai eszközei a barnaövezetben

A barnaövezet zöldfelületi fejlesztéseinek – a hazai városfejlesztési gyakorlatnak megfelelően – ma szinte kizárólagos eszköze a településrendezés, kisebb rész marad az aktív fejlesztői beavatkozásoknak: erdősítésnek, parképítésnek. (A város településszerkezeti terveiben zöldfelületi fejlesztésként a Csepel-szigeti nagypark kialakítása, az óbudai volt bányaterületek parkosítása, távlatban pedig csekély mértékű erdőfejlesztés szerepel a Gyáli-, Csömöri-, Rákos- és Szilas-patakok völgyeiben, a Tétényi-fennsíkon és Pesthidegkúton. A főváros

hétéves költségvetésében ezzel szemben csak a parkrekonstrukciós sorozat folytatása kap némi pénzt.) A rendezés eszköze egyfajta védekező attitűdöt jelez: miután a városfejlődés folyamatait a rendszerváltás óta nálunk is egyre nagyobb, mára döntő mértékben határozza meg a magánjellegű ingatlanfejlesztői akarat, a közösségi célok defenzívába szorulni látszanak. A közösségi célokat, szakmai értékeket képviselő önkormányzatok, tervezők a szabályozásban látják ezeknek az értékeknek védelmét. Budapest terveit is ez a védekező-konzervatív szerep határozza meg, amelyet csak színez az átfogóbb szemléletű Főváros és a fejlesztésekhez közelebb eső, esetenként ingatlanfejlesztőként is fellépő kerületi önkormányzatok között – egyes projektek kapcsán – időről időre fellángoló ellentét.

A szabályozási védelem egyrészt a meglévő zöldfelületi elemek megtartására irányul a beépítésre nem szánt területfelhasználási kategóriában, másrészt az átalakuló területek új beépítéseinek szigorítására egy zöldebb településszerkezet érdekében.

A beépítésre nem szánt területek védelme ellentmondásos eszköz, kétélű fegyver. Természetesen a város hagyományos parkjainak, erdeinek védelme szinte konszenzusos egyetértésre talál. („Szinte", írom, mert ingatlanfejlesztői körökből hallatszott már érvelés a Dózsa György út városligeti oldalának beépítése mellett (!) is.) A védett zöldfelületek nagy része azonban ma fenntartásában és használatában is extenzív, és így nem csak az ingatlanfejlesztők szemében „alulhasznosított", de a helyi lakosság és önkormányzat vélekedése szerint is elhanyagolt, gazos, szemetes, a közbiztonságot rontó terület, amelyen pozitív változást jelenthetne egy-egy új fejlesztés megjelenése. Súlyosbítja ezt a helyzetet, hogy a város számos más új funkciója, és a barnaövezet spontán átalakulásának csírái is rendszeresen ezeken a területeken találnak kisebb ellenállásra. A beépítésre szánt és beépítésre nem szánt területek határa igen sok esetben kettévágja, vagy határolja a lehatárolt barnaövezetet. Ez a határvonal egyrészt védi a külterületeket a szétfolyó ipari-munkahelyi-telephelyi terjeszkedéstől, másrészt azonban akadálya lehet az integrált barnaövezeti rehabilitációnak, ahol a zöldfelület szerkezeti kapcsolataiban, területfelértékelő hatásában figyelembe vehető lenne.

Az átalakuló-átalakítandó iparterületek szabályozása a fővárosban nem egységes. Kizárólagos iparterületi felhasználásra elenyészően kis területeket soroltak be a kerületi önkormányzatok, elsősorban azért, hogy az előre nehezen látható átalakulási folyamatokat ne akadályozzák. Sokkal általánosabb a munkahelyi övezet kialakítása, amely a védőtávolságot nem igénylő ipari és raktározási tevékenységeken kívül kereskedelmi, közlekedési, szolgáltatási, kutató-fejlesztői funkciókat is megenged. Ebben az övezetben a fővárosi keretszabályzat által megszabott építési szabályok igen megengedőek. A kerületi önkormányzatok szigoríthatják a beépítés feltételeit, alacsonyabb maximá-

lis beépíthetőséget, építménymagasságot, magasabb zöldfelületi arányt, funkcionális vagy formálási korlátozásokat bevezetve.

Ez a szigorú, „zöldebb" szabályozás hatékony eszköz lehet abban az esetben, amikor a területekre való kereslet igen magas, és akkor sem ront látványosan a helyzeten, ha a terület megújulása egyébként is reménytelen. A budapesti barnaövezet spontán átalakuló északi szektorában viszont megfigyelhető, hogy a funkcióváltás magánfejlesztéssel csak abban az esetben megy végbe, ha a beépíthető szintterület jócskán meghaladja az előző felhasználás bontandó vagy átalakítandó szintterületeit. Különösen a kiterjedt ipari – barna – területekkel rendelkező kerületek szabályozási stratégiájában figyelhető meg, hogy a területek átalakulását engedékeny, „rugalmas", az adott beruházás igényeihez igazodó szabályozási tervvel támogatják. Ily módon a sűrűn beépített iparterületek átalakulása zöldbe ágyazott intézményi vagy munkahelyi területté: vágyálom.

A kiürült iparterület zöldfelületté, illetve zöldfelületbe ágyazott intézményterületté konvertálásának egyetlen hazai példája a Millenáris park kialakítása a Ganz gyár volt területén. A Ganz gyár kiürülése után nem volt kétséges az újjáélesztés szükségessége a város forgalmas, magas presztízsű környezetében, látványosan fejlődő telekszomszédságban. Az első rendezési tervek újjáalakították volna a régi közterületeket, kijelölték a védendő építészeti elemeket. Innentől azonban még szabad lett volna az út a MOM Park-féle megújuláshoz, amely kulturált új szövetet, azonban minimális zöldfelületet sem hozott létre a volt ipar helyén. A Millenáris Park sorsát a gyors kormányzati akarat döntötte el, a főváros és az ÁPV Rt. együttműködésével, amely nyolc hónap alatt bontott, épített, parkosított. A park egy erős politikai akarat emlékműve, a környék hamar megkedvelt közterülete, amely létrehozásához és működtetéséhez olyan praktikák szükségeltettek, amelyeknek hullámai csak napjainkban csillapodnak.

A Millenáris Park városépítészeti hatásait elemezni azonban nehéz. A park kialakítása a területhasználat, a környék rekreációs ellátása, a városkép szempontjából feltétlen haszonnal járt. Ugyanakkor a terület egy egyébként is hagyományosan magas presztízsű lakóterület aljában, közlekedési-tömegközlekedési kapcsolatokkal rendkívül jól ellátva helyezkedik el, így a rehabilitáció területfelértékelő hatása nehezen mérhető. Ugyancsak bonyolítja a képet, hogy a park közvetlen közelében a főváros egyik legsikeresebb új kereskedelmi magánberuházása, illetve városi piacrekonstrukciója valósult meg, közvetlenül a Millenáris park kialakítása előtti években. Ily módon a három intézmény hatása egymástól nem választható el.

Összességében elmondható, hogy bár a Millenáris Park kialakítása sikeres barnaövezeti zöldfelületi rehabilitációnak tekinthető, a folyamatból a különleges városszerkezeti elhelyezkedés és a koncentrált fejlesztői eszközök miatt

más területeken alkalmazandó rehabilitációs eszközrendszerre következtetést levonni nem lehet.

A felvázolt kép alapján nyilvánvaló, hogy a zöldfelületi hálózat fejlesztésének kitűzött céljai az átmeneti zónában a gazdasági, finanszírozási, kormányzati feltételek alapvető változása nélkül, elsősorban a településrendezés eszközeire támaszkodva, nem fognak megvalósulni.

A városfejlesztés-várostervezés kudarcai esetében azonban mindig felvetődik a kérdés, valóban a körülmények esküdtek-e össze ellenünk, vagy már a kérdést is másképp kellett volna feltennünk? Térjünk vissza tehát az alapkérdéshez, amely a stratégiát meghatározhatja. Az eredményre vezető kérdés ugyanis nem az: *hogyan valósíthatók meg a zöldfelület-fejlesztés céljai az átmeneti zónában?*

Hanem inkább: *Hogyan szolgálhatják az átmeneti zóna zöldfelületi fejlesztései a barnaövezeti rehabilitációt?*

A zöldfelületi fejlesztések célrendszerének ilyen értelmezésében természetesen megmaradnak azok az összvárosi, városszerkezeti szempontok, az aktuális városrendezés főbb céljai, mint például a zöldfelületi arány növelése, zöldfelületi rendszer kiegészítése. Mindezeket megelőzi a legfontosabb szempont: a környezeti vonzerő növelése a barnaövezet rehabilitációja során megjelenő új – lakó, munkahelyi, irodai, vagy intézményei – funkciók eseteiben. Végigtekintve a közelmúlt piaci lakásépítésének hirdetésein, vagy témánkhoz közelebb, az átmeneti zónában többé-kevésbé spontán módon, funkciót váltó területeken, szembeötlő, hogy a környezeti értékek a megközelíthetőséggel, árszínvonallal, komplex szolgáltatással egy sorban szerepelnek. Szerte Budapesten Duna-parti, patakparti, ősfás, parkra néző lakások és irodák a legvonzóbbak. Nem véletlen az sem, hogy a zöldfelületi célú konverziók nemzetközi példáiban mindenhol kitüntetett szempont a konverzió környezet-felértékelő hatása.

Nemzetközi példák zöldfelületek kialakítására a megújuló barnaövezetekben

A barnaövezetek átalakítása Nyugat-Európában már lassan három évtizede akut probléma és gyakorlati tapasztalat is. A nagy kiterjedésű, alulhasznosított ipari, katonai, bányászati és vasúti területek konverziója szinte mindenhol meghaladja a települések lehetőségeit, ugyanakkor éppen a nagy kiterjedés, a környezeti-társadalmi problémák miatt ritkán hagyható teljes egészében a magán-ingatlanfejlesztő szektor gondjaira. Nem véletlen, hogy a legtöbb nyugat-európai ország állami és regionális szinten is létrehívott konverziót segítő programokat, sőt az Európai Unió Strukturális Alapjainak támogatásai között is szerepelnek ezek a célok. Az állami segítség általában nem merül ki az anyagi támogatásban, hanem a rendezési szabályozás és a szerve-

zeti rendszer olyan új formáira is kiterjed, amelyek lehetővé teszik az akciószerű beavatkozást, az átmeneti hasznosításokat, a közösségi és magánszereplők együttműködését stb. (Mindezek az eszközök Budapesten is szükségesek a barnaövezeti rehabilitáció beindításához, kidolgozásuk a rehabilitációs program részét kell képezze.)

A barnaövezeti zöldfelület-fejlesztések célja és megoldásai természetesen erősen függnek az adott ország hagyományaitól, szabályozási-finanszírozási rendszereitől, a hely adottságaitól. A nemzetközi irodalomban publikált nagy projektek mégis három jól körülhatárolható csoportra oszthatók:

– Az első csoport a *nagy intézményparkok* kialakítása. Nagy, összefüggő, a városmagtól jól elérhető területen közparkot alakítanak ki, benne – kulturális, rekreációs célú – közintézményeket helyeznek el, részben értékes épületek megtartásával. A zöldfelület így egyfajta tematikus parkká válik, ahol a zöldfelületi használat és az intézmények továbbra is városi egységet képeznek. Az intézményparkok sorába tartozik a már idézett Millenáris Park kialakítása. Talán legelső, mindenesetre leghíresebb példája azonban a párizsi La Villette park.

Ez a szervezetileg legegyszerűbb rozsdaövezeti zöldterület-fejlesztés. Az állami vagy városi presztízsberuházáshoz természetesen jelentős saját forrás szükségeltetik, különösen, ha az ingatlant, vagy részeit ki kell sajátítani. Ugyanakkor előny lehet a kapcsolódó közcél megvalósítása, a környezeti ártalmak egyszerűbb kezelése, a természeti és az épített környezet értékesebb elemeinek védelme. Kisebb léptékben elképzelhető olyan magánfejlesztésként, ahol az épületben elhelyezett piacképes szolgáltatáshoz szükségszerűen kapcsolódik nagy zöldfelület.

– A második típus a *városi park köré szerveződő új negyed* kialakítása. A kiürült barnazónás területet, ebben az esetben, nagy területű közpark szervezi maga köré, felértékelve a közvetlenül csatlakozó, sűrű beépítésű lakó- és irodaterületeket. Ebben a fejlesztésben a zöldfelület egyszerre válik az új negyed középpontjává, rekreációs kiszolgálójává és identitást adó elemévé, miközben nagyságától függően nagyvárosi szerepet és új jelleget ad az egész városrésznek. A városi park köré szerveződő fejlesztések legjobb példái szintén Párizsból, de mintegy tíz évvel későbbi időkből származnak. A hetvenes években készültek az első tervek, a nyolcvanas években meg is valósult a Citroën gyár kiürült területén a Citroën park és az azt körülvevő lakónegyed, később a Szajna két partjának revitalizációja, a Bercy és a Tolbiac negyed.

A városi közpark létrehozásának és működtetésének sikere jórészt azon múlik, hogy sikerül-e létrehozni a magán- és a közösségi fejlesztés olyan együttműködését, amelyben a zöldfelületi fejlesztés a környezet szükséges fel-

értékeléseként, a környező magán-ingatlanfejlesztés részeként, legalább részben, annak hasznából finanszírozható. Nem véletlen, hogy a francia gyakorlat a revitalizációban olyan sajátságos szabályozási és szervezeti keretet alkalmaz, amely támogatja ezeket az együttműködéseket. Ugyanígy fontos a fenntartás során, hogy a megújult, felértékelődött zöldfelületet hasonló színvonalú beépítés és társadalmi közeg vegye körül, ellenkező esetben az új parkok a Horváth Mihály téri Százholdas Pagony szomorú sorsára jutnának.

– A harmadik, ma még ritka forma a *kiürült területek dezurbanizációja,* visszafejlesztése a természetes környezet részévé. Magától értetődően olyan területeken kerülhet szóba, ahol az egész régió gazdasági depressziója miatt egyes területek reménytelenül kiszorulnak a városi használatból. Ezeknek a területeknek legalábbis átmeneti extenzív biológiai revitalizációja szükséges ahhoz, hogy ne rontsák a szomszédos területek rehabilitációs esélyeit, nagyobb környezetükben pedig a város élhetőségét javítsák, imázsát megváltoztassák. A szervezett dezurbanizációra legjobb példa talán a Nord-Pas de Calais Földalapkezelő Közintézmény működése, amely az észak-francia régió kiürült nehézipari-bányászati területeinek zöldfelületi revitalizációját végzi. Hasonló ötletek fogalmazódtak meg a keletnémet tagállamok kiürülő városai kapcsán, ahol a német urbanisztika a „tervezett visszafejlődésről", mint a várostervezés új kérdésfeltevéséről beszél. A városi népesség csökkenése – a különböző infrastrukturális problémákon túl – felveti a kiürülő területek kérdését. Kézenfekvő a kiürült területek zöldfelületi hasznosítása, ennek eszközei azonban a csökkenő finanszírozás miatt alapjaiban el kell, hogy térjenek a hagyományos városi zöldfelületek megoldásaitól.

Budapest dinamikája miatt a volt ipari területek dezurbanizációja a közigazgatási területen belül nem, esetleg az agglomeráció roncsolt területein kerülhet szóba. Ez a beavatkozás, a francia példából is láthatóan, központi szerepvállalást igényel mind a tervezés, mind a szervezés és finanszírozás kérdésében, ugyanezt erősíti a budapesti agglomerációban a közigazgatási széttagoltság. Ugyanakkor a dezurbanizációs akciók szakmai tapasztalatai jó szolgálatot tehetnek a város közigazgatási területein belül eső extenzív zöldfelületek felértékelésében, amelyekhez a városi parképítéstől alapvetően eltérő célokat kell felállítani és az ennek megfelelő módszereket kialakítani.

Zöldfelületi fejlesztés lehetséges terepei a barnaövezet rehabilitációjában

A főváros átmeneti zónájában a területek jó része – éppen a mozaikos városszerkezet miatt – olyan potenciállal rendelkezik, amelyben a felértékelő természeti környezet megvan, de legalábbis kialakítható, feljavítható.

A lehatárolt barnaövezet egyes átalakuló részei – az óbudai gázgyári terület, a Váci út újpesti és angyalföldi szakaszát követő sávok, a csepeli és lágymányosi alulhasznosított telephelyek – a Duna-parttal vannak összeköttetésben. Ez előnyös helyzet, nem véletlen, hogy itt a súlyosabb környezetszennyezéssel vagy tulajdonszerkezeti problémákkal nem terhelt telkeken már megindult a spontán fejlesztői tevékenység, leginkább a lakóterületi, turisztikai, irodai konverzió irányába. A közösségi beavatkozásnak itt nem is a magánfejlesztések beindítását kell megcéloznia, hanem arra kell ügyelnie, hogy a beavatkozások során a Duna-part egységesen magas színvonalú, közhasználatú sávja jöhessen létre. A Duna partja a városon belül az árvízvédelem szempontjai miatt szükségszerűen épített, urbánus jellegű. Éppen emiatt célszerű a parthoz csatlakozó intenzív zöldfelületek – parkok – kialakítása, amelyek egyrészt növelik a környező lakó- vagy irodaterületek vízkapcsolatát, kohézióját, értékét, másrészt a mögöttes területek számára is biztosíthatják a Duna-part használati és klimatikus előnyeit. (Mindezt elődeink az Újlipótváros kiépítésénél, a Szent István park formálásánál már felismerték.)

Kivételes potenciállal rendelkeznek Ferencváros, Soroksár és Csepel Soroksári-Duna-ággal kapcsolódó területei. A Soroksári-Duna természeti adottságaihoz itt remélhetően a Csepel-szigeten alakítandó új közpark felértékelő hatása is csatlakozik. Ezeknek a területeknek ma még a közlekedési helyzet javításától, a városközpont dél felé húzódásától, a turisztikai-üdülési igények fejlődésétől függően sokféle új arculata, karaktere, funkciója képzelhető el, ahogy ezt a Csepel-sziget északi csúcsára, és a csatlakozó ferencvárosi területekre kiírt városépítészeti tervpályázat is mutatta. A Főváros feladata, hogy a kerületekkel egyetértésben, ezt a karaktert meghatározza. Bármiféle fejlesztésnél elsőrendű szempont azonban a Soroksári-Duna vízminőségének, ökológiai folyosójának védelme, a parti zöldfelületek kiegészítése.

Rejtettebb zöldfelületi potenciállal rendelkeznek a barnaövezet azon területei, amelyek valamelyik budapesti patak partján vagy közelében találhatók. A barnaövezet lehatárolt egységei közül a Szilas-patak érinti a rákosszentmihályi és újpesti rozsdafoltokat, a Rákos-patak a kőbányai és zuglói egységet, és átvágja a Rákosrendező és az angyalföldi Duna-part térségét. Pestszentlőrinc iparterületeit a Gyáli-patak ágai fonják át, az óbudai iparterületek pedig az Aranyhegyi-patakra fűződnek fel. A patakok mente a városszerkezeti tervben azokat a sugárirányú elemeket, ékeket testesíti meg, amely az intenzív zöldterületet hivatott közel hozni a belső zónához. A vízfolyások külső szakaszait viszonylag nagy kiterjedésű galériaerdők, rétek, vizes területek, parlagföldek szegélyezik, amelyek sok esetben az Országos Területrendezési Tervben az ökológiai hálózat részei, illetve természeti védelem alá is esnek, mint például a Naplás-tó és környéke, a Rákosi-rétek, vagy a soroksári botanikus kert. Ennek ellenére a patakok éppen a sűrűbb beépítésű barnaövezetben és a belső zónában nem tudják használati, ökológiai, területfelértékelő szerepüket betölteni.

Ennek okai részben a szemléletben gyökereznek, részben azonban abban, hogy a patakok mederkialakítása ezeken a szakaszokon az árvízvédelem mechanikus követelményeihez igazodik, a vízhozam egyenetlen, a vízminőség – sokszor az iparterületek szennyvízbekötései miatt – rossz, a vízfolyásokat követő zöldfelületek elhanyagoltak. A patakok revitalizációja sürgős beavatkozást igényel, ami nem csak a különböző szakágak – vízügy, természetvédelem, csatornázás –, de az érintett önkormányzatok – a főváros, kerületek és az agglomerációs települések – szoros együttműködését követeli. A vízfolyások revitalizációjának tervei részben megszülettek (például a Rákos-patak fővárosi szakaszának terve), a megvalósítás egyelőre várat magára. A dolog természetéből következik, hogy a rehabilitációs beavatkozások első lépése a vízfolyások ilyen értelmű revitalizációja, s csak azután kerülhet sor olyan intenzív zöldfelületi fejlesztésre, amely a patakpart különleges helyzetét ingatlanpiaci előnnyé formálja.

A vízparti területeken kívül a barnaövezet több zónáját értékeli fel a meglévő intenzív erdőfoltok, mezőgazdasági vagy parlagterületek, nagy zöldfelületi intézmények, temetők szomszédsága. Ide sorolhatók például az óbudai bányák rekultiválandó területei, a vasúttörténeti park zöldfelületei, az újpalotai lakótelep kényszerű zöld sávja, a Kerepesi temető Józsefvárosba, illetve az Új Köztemető Kőbányába ékelődő tömbjei, a Határ-erdő megmaradt szakaszai, a pestszentlőrinci erdőfoltok stb. Ezek a zöldfelületi elemek különböző használatban és állapotban vannak, védelmi helyzetük is különbözik egymástól. Általában mégis elmondható, hogy a mozaikos szerkezet miatt az ilyen szerkezeti adottságok minden esetben csak a szerkezeti összefüggések, a megközelíthetőség újragondolásával, a használat esetleges átalakításával fordíthatók a barnaövezeti konverzió előnyére.

Ugyanez mondható el azokról a barnaövezeten belül „rekedt" zöldfelületi mikroelemekről, amelyről mint a barnaövezet hagyományos mikro-zöldfelületeiről már szó esett: a lakóterületi parkokról és a sporttelepekről. Ez utóbbiak könnyen esnek a telekhatárig látó barnaövezeti fejlesztések áldozatául, pedig egy átfogóbb koncepció alapján a környező fejlesztések természeti és társadalmi fenntarthatóságának alapjai, az új negyed lelkei lehetnének. A megfontolás visszafelé is igaz: a kiürült, alulhasznosított sporttelepi hálózat a barnaövezet átalakulásában csak akkor lehet újra életképes, ha mögötte a lakó- vagy irodafejlesztések kapcsán újfajta kereslet, más szemléletű fenntartó jelenik meg.

Zöldfelületi stratégia a barnaövezet rehabilitációjában

Mind a zöldfelületi rendszer budapesti fejlesztése, mind a barnaövezet rehabilitációja szempontjából szükségszerű az ingatlanfejlesztés és a zöldfelületi

fejlesztés potenciális területeinek térszerkezeti összefüggéseit feltárni, és a beavatkozás célterületeit ennek alapján kijelölni. A zöldfelületi fejlesztések minden formájánál alapvető kritérium:

– A közlekedési, tömegközlekedési rendszernek biztosítani kell a zöldfelület integrálását nem csak a városrészi, de az összvárosi szintű területfelhasználásba is,

– A fejlesztés környezetében egyidejűleg olyan színvonalú városi szövetet kell „szőni", amely megakadályozza a zöldfelület újbóli leromlását.

E feltételek mellett elképzelhető és általános stratégiába illeszthető az intézményi nagyparkok létrehozása és a zöldfelületek rekultivációs jellegű felértékelése is. A központi és önkormányzati finanszírozási lehetőségeket tekintve azonban a barnaövezet zöldfelületi rehabilitációjának legfontosabb eszközéül a városi park körül szerveződő új negyedek létrehozását kell választanunk. Ezeket az új városi parkokat

– létre lehet hozni a létező zöldfelületek rekonstrukciójával, hulladékterületek rekultivációjával vagy leromlott rozsdaterületek konverziójával,

– a környező területek rehabilitációjának, konverziójának szerves részeként kell kialakítani és fenntartani,

– csatlakoztatni kell a városi közlekedés és tömegközlekedés legfontosabb csatornáiba;

– a magánjellegű ingatlanfejlesztés bevonásával, a közvetlen környezet ingatlanfejlesztéseinek hasznából, a keresztfinanszírozást lehetővé tevő új szervezeti és szabályozási megoldások segítségével lehet megvalósítani.

A megvalósítás érdeke elsősorban ennek a szempontrendszernek tisztelete, tudva azt, hogy e fejlesztésekkel Budapest zöldfelületi mérlege és hálózata is javul.

Irodalom

ÁRT Fővárosi Önkormányzat: *Budapest Településszerkezeti Terve.* (Zöldfelületi vizsgálati munkarész. A természeti környezet védelme.) 2004.

Dr. Jámbor Imre: Budapest külső zöld gyűrűje – avagy a 6. zóna. In: *Falu Város Régió,* 1994. május 29–31. old.

Székely László (szerk.): *Ortofotók Budapest.* Székely és Társa Kiadó, Pécs, 2001.

Tosics I. (projektvezető): *Budapest Városfejlesztési Koncepciója,* 2001–2002.

MOLNÁR LÁSZLÓ

Közlekedés és úthálózat fejlesztése a budapesti barnaövezetben

A közlekedés szerkezetének kialakulása és jelenlegi helyzete

A barnaövezet közlekedésének megújítási esélyeit lényegesen befolyásolja, hogy *Budapest közlekedési szerkezete hálózathiányos, közlekedési technológiája pedig elavult.*

Azok a városok, illetve városrészek, amelyek az elmúlt 40-50 esztendőben nem követték a kommunikációban és a mobilizációs igényekben bekövetkező változásokat, ma elhúzódó működési válsággal küzdenek. E válság oka *az átalakuló mobilitási motivációk és az átalakulást nem követő közlekedési hálózat, illetve közlekedési technológia mozdulatlansága közötti egyre növekvő feszültség.*

Az új területhasználati és munkavégzési formák, az új vásárlási és szabadidős szokások növekvő, és főként autóhasználattal kielégíthető mobilitási késztetést gerjesztenek. Budapest *eddig nem tudott stratégiát nyújtani az új igények megfelelő kielégítésére,* az erre irányuló befektetések letelepedésének orientálására. Ugyanez a megállapítás érvényes arra is, hogy a főváros kellőképpen eddig nem használta ki sem kitüntetett geopolitikai helyzetét, sem az ebből eredően lehetséges makro-regionális jelentőségű kereskedelmi, logisztikai koncentrációs súlypontképzés lehetőségét.

Tudatos megelőző, orientáló fejlesztés hiányában ma *általában nem a város alakítja a befektetői szándékot, hanem a befektető a várost. A közlekedési szerkezet nem szervezi, hanem szenvedi a telephelyválasztást,* a pontszerű kereskedelmi központok és tematikus parkok koncentráltan zúdítják terhüket a közöttük vergődő, magára hagyott és mozdulatlan közlekedési szerkezetre.

A hálózati hiányosságok és az ebből eredő zsúfoltság miatt rosszak a városba érkezés feltételei is, mivel a város legterheltebb útpályaszakaszai az országos utak fővárosi bevezetései. *A rossz megközelíthetőség következményének lenyomata látszik a területhasználaton.* A befektetői szándék ma egyre gyakrabban megáll a városkörnyéken, vagy a városhatárnál (igaz ez elsősorban a logisztikára, de a kereskedelem és a multinacionális cégek regionális központjaira is), ahelyett, hogy a város ma alulhasznosított területein – *például a barnaövezetben* – találna kedvező *letelepedési feltételeket.*

A főváros közlekedéshálózatának legnagyobb hiányossága az alapvetően sugaras-gyűrűs hálózati rendszer gyűrűs, harántirányú elmeinek fejletlensége. Fejlett, komplex hálózattal lényegében csak a város eredeti területrésze (az egykori „Kis-Budapest") rendelkezik. A terjeszkedő város külső területrészein szerkezeti jelentőségű közlekedéshálózati elemek alig, harántirányú elemek pedig egyáltalán nem épültek. E *torz hálózat súlyos következménye,* hogy:

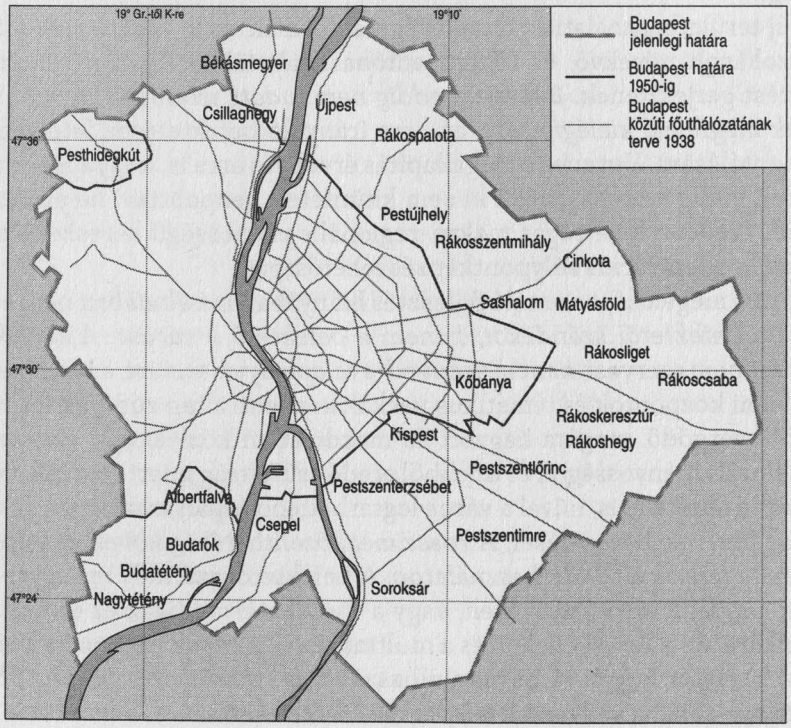
– a forgalmi kapcsolatok meghatározó hányada a belső városrészen keresztül vezet, aránytalan terhelést okozva ezen az egyébként is zsúfolt és forgalomcsillapítást igénylő területen,

– a középső és külső városrészek közötti direkt kapcsolatok és feltáró hálózati elemek hiánya akadályozza e térségek kívánatos fejlődését, szerkezeti, funkcionális megújulását és felértékelődését.

Különösen nagy hátrányként jelentkezik a harántirányú, kapcsolatteremtő hálózati elemek hiánya a főváros – a barnaövezetet magában foglaló – átmeneti zónájában. Itt az egyes szerkezeti egységek, a MÁV hálózati és üzemi területeivel szabdalva, nehezen kezelhető, alulfejlesztett területrészt alkotnak *(1., 2. ábra).*

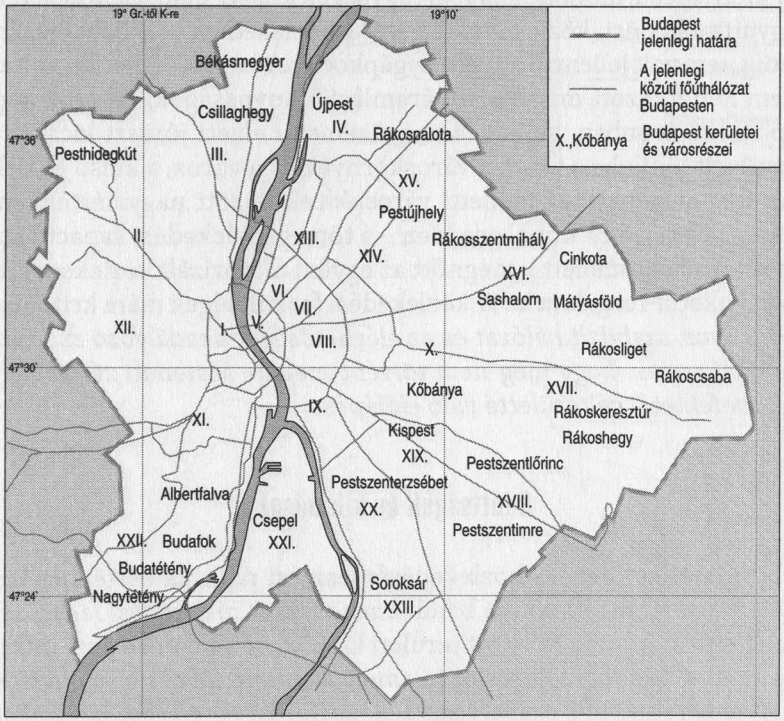
1. ábra

Budapest közúti főúthálozatának terve, 1938



2. ábra

Budapest jelenlegi közúti főúthálozata



E térség a valamikori „Kis-Budapest" peremterülete. Akkoriban a köztes zóna jórészt üres volt a főváros és a környező települések (Rákoskeresztúr, Rákosszentmihály stb.) között. A kor közlekedéstervezői kiváló érzékkel találták meg ebben a köztes zónában az igényekhez viszonyítottan *nagy ívű vasútfejlesztés kulcsterületét* – és hozták itt létre a fővárosba befutó 11 vasútvonalat a fejpályaudvarokkal összekötő gyűjtő-elosztó hálózatot, az ún. kettős (belső és külső) Körvasutat.

Tekintettel a 20. századelő beépítettségi és terület-használati viszonyaira, a térség vasút általi sűrű szabdaltsága és nehéz átjárhatósága megépítésének időszakában nem okozott problémát. Keresztirányú utakra a zóna köztes jellege miatt nem volt igény, a sugárirányú utak viszonylag ritka Körvasút alatti átvezetései – amelyek *általában a vámszedő helyek* is voltak – megfeleltek a kor közlekedési igényeinek. A külső Körvasút egy része akkor városhatárt képező szerkezeti elem volt.

A „Kis-Budapest" időszakának konfliktusmentes helyzete napjainkra megváltozott. *A környéki településeknek a fővároshoz csatolásával,* a köztes területek beépítésével a térség szabdaltsága, nehéz átjárhatósága alapvető *fejlesz-*

tési korláttá vált. Az 1970-es, 1980-as évekig, tehát a szocialista nagyipar szétesésének időszakáig a konfliktushelyzet még nem volt oly szembetűnő. A nagy kiterjedésű, monolitikus ipari egységek között nem jelentkezett szoros napi együttműködési (közlekedési) igény, a közlekedési eszközök használatában pedig nem volt jellemző a személygépkocsi. A hálózat fejletlen volta ekkor még nem mutatkozott meg feszítő áramlási hiányosságok, zavarok képében.

Napjainkra azonban, amikor a nagyüzemek helyett jórészt kicsi és mobil vállalkozások töltik be a teret, a városkörnyék és a város, a külső és belső városrész, illetve az egymás melletti városrészek között nagymértékben megnőtt a kapcsolati igény. Ebből eredően – a tömegközlekedési kapacitások párhuzamos leépülése mellett – megnőtt az egyéni motorizált közlekedés, tehát a személygépkocsi-forgalom is. A közlekedési feszültségek mára kritikussá váltak. *A hiányos, szabdalt hálózat és az elérhetőséget akadályozó zsúfoltság lényeges okai annak, hogy még nem történt meg az átmeneti zóna „helyzetbe hozása", befektetői célterületté való előlépése.*

Adottságok és kihívások

Kellően tudatos terület- és közlekedésfejlesztési politika esetén az átmeneti zóna, illetve az átmeneti zónán belüli *barnaövezet megújulási lehetőségei kiválóak* lehetnek. Adott a lefojtott területi kínálat, általában közmű-infrastruktúrával ellátva, *és adott a kereslet is, amely azonban távol tartja magát* és más telephelyet keres – *jogi, szabályozási, hozzáférési és elérhetőségi akadályok miatt.* A lefojtott kínálat és a megbúvó kereslet összehangolása olyan tudatos, kiterjedt és komplex fejlesztési koncepciót, illetve erre alapozott *fejlesztési politikát igényel, amelyben kulcsfeladat a térség feltárása, elérhetőségének javítása (3., 4. ábra).*

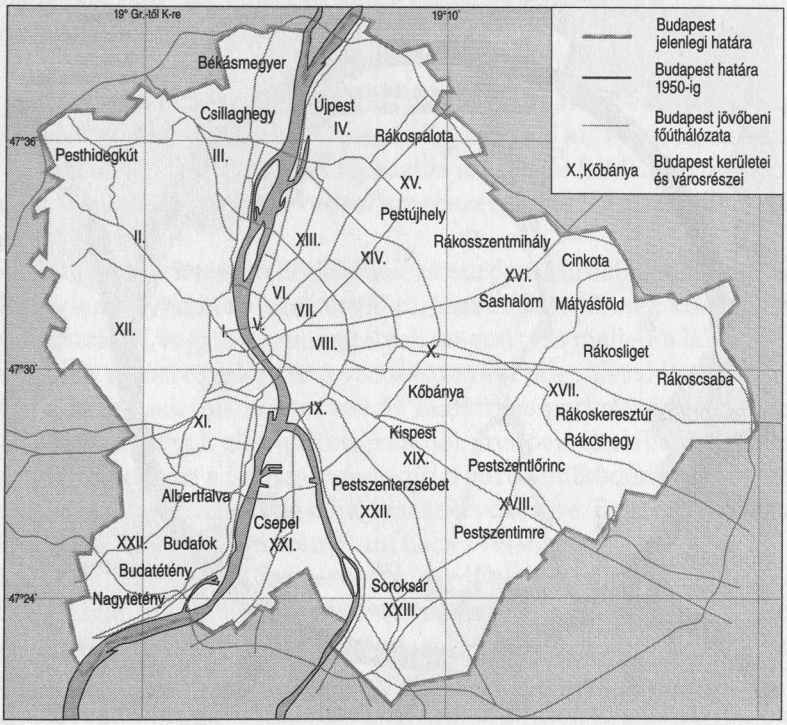
Az átmeneti zóna, illetve a barnaövezet előnyös fekvésű. A zóna a főváros azon déli, délkeleti, északkeleti köztes térszerkezeti ívét tölti ki, amelyhez megfelelő kapcsolatok esetén kedvező, de a tranzitforgalomtól védett elérhetőség biztosítható az M1–M7–M6–M5–M3 autópályák és az ezeket összekötő M0 autópálya felől. Ez azt jelenti, hogy *a barnaövezet egy olyan komplex interregionális jelentőségű kapcsolati pont (közlekedési csomópont) gazdasági hátországát jelentheti,* ahol négy európai közlekedési csatorna metszi egymást:

- a IV-es Helsinki folyosó (az M1 és M5 autópályák),
- az V-os Helsinki folyosó (az M7 és M3 autópályák),
- az V/C Helsinki folyosó (az M6 autópálya) és
- a VII-es Helsinki folyosó (a Duna).

(Napjaink legutóbbi aktualitása, hogy az illetékes európai bizottság elfogadta és európai folyosó szintjére emelte a Gdansk–Ploce észak-déli, Buda-

3. ábra

Budapest jövőbeni közúti főúthálozata



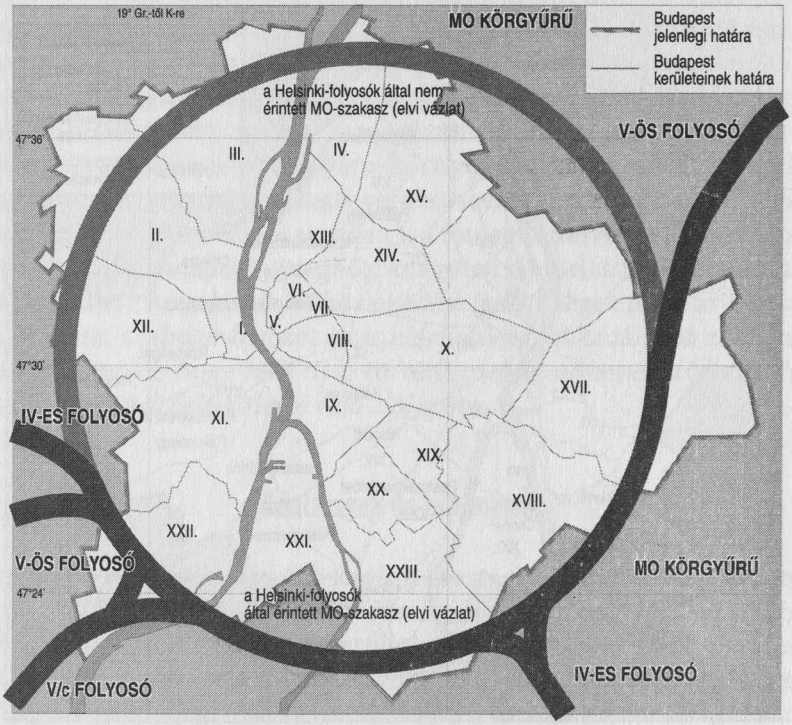
pesten átvezető közlekedési tengelyt. Ez a tengely az eddig Magyarországot érintő folyosók közül is a legnagyobb jelentőségű lehet a térség számára.)

Kevés olyan stratégiai pont van Közép-Európában, ahol a négy (illetve most már öt) európai folyosó *olyan komplex, összközlekedési hálózati rendszert alkot a logisztikai, térségirányítási, regionális alközponti funkciók számára,* mint Budapest térsége – ahol a vízi–légi–közúti és vasúti kacsolódások teljes rendszere, tökéletes intermodális kapcsolata lenne (!) kiépíthető. Egy ilyen kiemelt földrajzi hely, egy ilyen jelentős *makroregionális stratégiai pont* árnyékában helye van a háttérellátást biztosító pénzügyi, szállítmányozási, kereskedelmi szolgáltatásoknak, a feldolgozó- és összeszerelő iparnak, a regionális ellátásért felelős üzleti alközpontoknak, a hozzájuk kapcsolódó innovációs műveleteknek, valamint az ellátó személyzetre alapozott vendéglátásnak, idegenforgalomnak, szórakoztatóiparnak.

Mindezek olyan adottságok, amelyeket megfelelően koncepciózus, következetes és tudatos fejlesztési stratégia esetén kiválóan lehet(ne) hasznosítani a barnaövezet megújítására.

4. ábra

Az M0 körgyűrű és a Helsinki-folyósok



Az övezet mai térszerkezetében elvileg *súlyos tehertétel a sűrű vasúthálózat szabdaló hatása* és nehéz átjárhatósága. A 21. század kezdetén azonban az átjárhatósági akadály már nem lehetne probléma. Az európai városok gyakorlata ma már lenyűgöző megoldásokkal hidalja át a városokon belüli, átjárhatóságot akadályozó műtárgyakat és természeti akadályokat. Amennyiben elvonatkoztatunk a hazai (nem csupán forráshiány miatt földhözragadt) *közlekedésfejlesztési gyakorlat kishitűségétől,* akkor a meglévő vasútvonalak nem hátrányát, hanem kihasználható adottságát adják a térségnek – ahol a városi közlekedési hálózat más kötöttpályás vonalai hiányoznak. A *vasút jól kihasználható lehetőségeket teremthet*

– a városon belüli személyszállításban,

– a város és környéke közötti személyszállításban,

– a gazdasági, ipari területek feltárásában és országos, európai hálózatokhoz kapcsolásában egyaránt,

– beleértve ebbe a *Ferihegyi repülőtér* városi és országos vasúthálózathoz való kapcsolásának esélyét is.

A fejlesztés lehetőségei

A barnaövezet mint az integrált közlekedés fejlesztésének súlyponti területe

A barnaövezet közlekedési megújulásának esélye, rajta keresztül a térség megújulási esélye az övezet átmeneti jellegéből nyerhető ki. Túl az átmenetiségből eredő szabad, szabaddá tehető és fejlesztés esetén jól feltárható terület adottságain, *az átmenetiség a közlekedési szerkezeten belül kihasználható lehetőségeket rejt magában.*

A főváros térszerkezeti fejlődésének az európai városfejlődéssel megegyező kedvezőtlen folyamata a *szétterülő területfejlődés.* Ennek kísérő jelensége a szuburbanizáció, vagyis a munkahelyek megtartása mellett a lakosság kiköltözése a külső városrészekbe és a városkörnyéki településekbe. Másik kísérő jelensége a kereskedelmi központok és tematikus parkok tág térben történő szétszóródása, amelyek elhelyezkedésükből eredően általában autós megközelítést igényelnek. Ez a folyamat nehezíti a város működésének szervezését, különös tekintettel a közlekedési hálózat szervezésére. Egy tág, szinte határok nélküli tér együttműködését irányítani nehéz feladat.

Különös jelentőségük van ezért a városok és környékük közlekedési együttműködésében az eszközváltó zónáknak, pontosabban az eszközváltó zónákban kialakítható – a különböző utazási formák és közlekedési eszközök között kapcsolatot teremtő – *intermodális csomópontoknak.*

Az eszközváltó zónák és intermodális csomópontok ideális *helye* a belvárosi és külvárosi jellegű terület közötti köztes terület, *az átmeneti zóna, illetve a barnaövezet. Az intermodális központokat (csomópontokat)* a főváros átmeneti zónájában olyan *hálózati csomósodásokra kell szervezni, amelyeknek:*

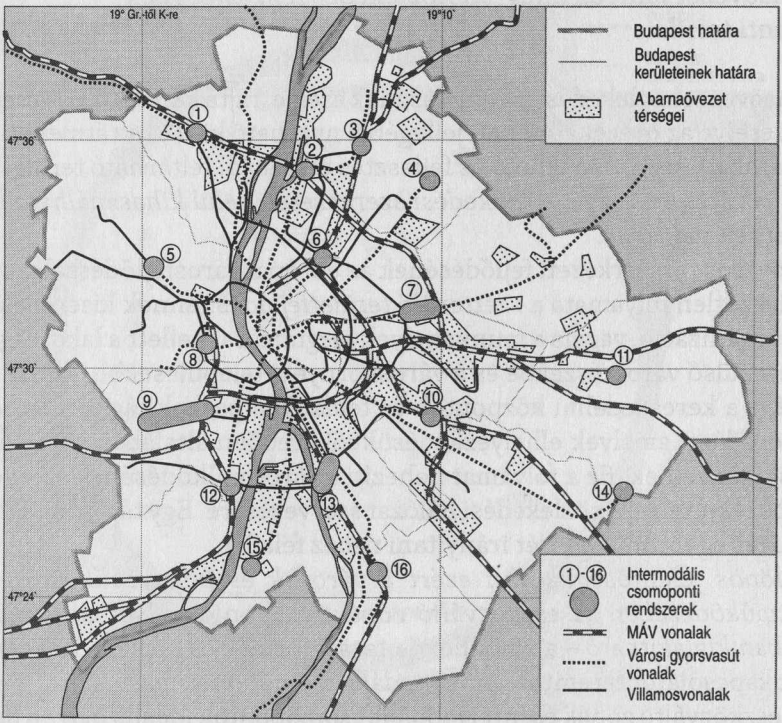
- magas színvonalú kötöttpályás kapcsolata van az agglomerációs gyűrű felé,
- gyorsvasúti kapcsolata van a városközpont felé,
- (harántirányú) villamosvasúti kapcsolata van a város más térségei felé, és
- a közvetlen térséget feltáró autóbuszkapcsolata van.

A sűrű vasúthálózat integrált városi, városkörnyéki rendszerbe kapcsolása – ezen belül a Körvasút adottságainak kihasználása – jó feltételeket teremthet az intermodalitás elvének érvényesítésére, csomópontképzésre.

Az esély tehát adott, hogy *az átmeneti zóna* – építve az elővárosi és a városi kötöttpályás hálózatra, illetve e hálózat csomósodásaiban létrehozott intermodális csomópontokra – a *főváros dinamikusan megújuló eszközváltó térségévé,* így a térszerkezetben stratégiai súlyú helyévé váljon, elősegítve ezzel a főváros egészének megújulását, versenyképességének növekedését *(5. ábra).*

5. ábra

Intermodális csomópontok az átmeneti zónában



A vasútvonalakban rejlő lehetőségek mellett a főváros középtávú és távlati tervében meghatározott stratégiai jelentőségű *kötöttpályás tömegközlekedési fejlesztések legtöbbje érinti az átmeneti zónát.* Ilyen fejlesztések például

– az *észak–déli regionális gyorsvasút,* amely az elkövetkező évtizedekben a szentendrei, a ráckevei és a csepeli HÉV-vonalak összekötésével Budapest közlekedési és területi szerkezetét jelentősen átalakító fejlesztésként valósul meg – és amely a Duna vonalában, északon és délen metszi az átmeneti zónát;

– a *4-es metró,* amelynek Bosnyák tér és Újpalota közötti, a beruházás III. ütemében épülő szakasza keleten keresztezi az átmeneti zónát;

– a *rákoskeresztúri közúti gyorsvasút,* amely Kőbányán keresztül haladva a barnaövezet magvát szeli ketté, de

– ilyen lehet a *2-es metró* meghosszabbítása a Körvasútig, vagy a *3-as metró* meghosszabbítása a Ferihegyi repülőtérig.

Az intermodális csomópontoknak nem csak közlekedéstechnológiai szerepük van. Feladatuk az is, hogy *szervezzék a teret, a hálózatot,* az utazást, hogy az egyre *jobban széteső várost* átláthatóbb részrendszerekbe foglalják. Összehangolt fejlesztési politika esetén a csomópontok nemcsak a közlekedési szer-

kezet, hanem a városszerkezet meghatározó policentrumává, kommunikációs központjává is válnak, fontos szerepet betöltve a városi tér alakításában, és a városi lét feltételeinek biztosításában. Ezek *a csomópontok a barnaövezet megújulásának kisugárzó fókuszpontjai lehetnek.*

Az átmeneti zóna, valamint a barnaövezet közlekedéshálózatának fejlesztése az intermodalitás áttételén keresztül *nem csupán a közvetlen térség, hanem az egész főváros közlekedésszerkezetének minőségét, ezáltal a város szerkezetét is javítja.*

A barnaövezet mint a közúthálózat kiegyensúlyozott fejlesztésének súlyponti területe

A barnaövezet *közúthálózata* ma *sugárirányban* zsúfolt és *kapacitásszegény, harántirányban* pedig szabdalt és *hiányos.* Tekintettel a jelenlegi helyzetre és arra, hogy *Budapest* belső területeinek *túlterhelt közúthálózatát elsősorban az átmeneti zónában végrehajtott hálózatbővítésekkel lehet mentesíteni,* az elkövetkező évtizedekben a fővárosi közúthálózat *első számú fejlesztési célterülete az átmeneti zóna és a barnaövezet,*

– az áthaladó *sugárirányú utak* kapacitásbővítő, minőségjavító fejlesztéseivel is, de

– elsősorban a harántirányú (körkörös) utak szerkezeti jelentőségű új elemeinek megvalósításával.

A sugárirányú utak hálózati elemeinek bővítésével a barnaövezet elérhetősége lényegesen javul. A zóna kedvezőbb kapcsolatba kerül a számára fejlesztési erőforrást jelentő, az M0 körgyűrű és becsatlakozó nemzetközi útvonalai által alkotott makroregionális hálózati rendszerrel. A közeli vagy távolabbi jövőben megvalósuló, *az átmeneti zónát érintő sugárirányú fejlesztések közül*

– legjelentősebb a majdani *M4 autópálya fővárosi bevezető szakaszaként* megépülő új út, a barnaövezet súlypontjában az M0 körgyűrű és a Hungária körút között, de

– jelentős hatású fejlesztés *a budai alsó rakpart meghosszabbítása is* északon az aquincumi Duna-híd vonaláig,

– *a Váci utat több szakaszon mentesítő új* vagy bővített Duna menti útpályák,

– *a ferihegyi gyorsforgalmi út és a Gyömrői út* keresztmetszetének közös, 2x3 forgalmi sávos vezetése, valamint

– *a csepeli gerincút* megépítése az M0 körgyűrű és a Hungária körgyűrű között.

A sugárirányú fejlesztéseknél nagyobb jelentőségű a heterogén szerkezetű, nehezen átjárható átmeneti (eszközváltási) zóna közlekedésszerkezeti felérté-

kelése, *új harántirányú kapcsolatok* létrehozásával. E fejlesztéseknek stratégiai jelentőséget ad, hogy egy-egy harántirányú kapcsolati elem

– oldja az átmeneti zóna szabdaltságát, és javítja a szomszédos területek együttműködési esélyét,

– új területi súlypontot képez a közlekedési folyamatok szervezésében, szabályozásában,

– tehermentesíti a városcentrumot, egyben enyhíti a zónacentrumtól való függőségét,

– közvetlen kommunikációs csatornákat (kapcsolati sávokat) nyit a Duna bal parti szektorai között,

– ezzel segíti a köztes, ma alulhasznosított területrészek megújulását,

– egyben fogadóképességet biztosít a Duna jobb partjáról érkező forgalom alternatív – belső hidakról „kihúzott" – vezetéséhez.

A főváros jelenlegi *„legkülső"*, összefüggő – déli és északi ívén egy-egy Duna-híddal Buda úthálózatához kapcsolódó – harántirányú hálózati eleme a *Hungária körút.* A Hungária körút vonala és a városhatár között a város- és közlekedésfejlesztési tervek több harántirányú útvonal megvalósulását feltételezik. *Részleges,* két vagy több területi egység között kapcsolatot teremtő, – egyes elemeiben már ma is meglévő – *útvonalfejlesztések célterületei:*

– *a mellékközpontokat összekötő gyűrű* (Szegedi út–Nagy Lajos király útja–Fehér út–Kőrösi Cs. S. út) és

– *a lakótelepi körút* (Árpád út–Szőcs Áron út–Szentmihályi út–Rákospalotai határút–Körvasút sor–Tárna utca–Maglódi út–Sibrik M. út–Hunyadi út–Nagysándor József út–Gubacsi híd)

Ezek a köztes útvonalrendszerek lényeges szereppel bírhatnak egy-egy tágabb, több funkciót ötvöző területi egység fejlődésében, de a pesti terület egészét (Dunától Dunáig) feltárni képes *városléptékű stratégiát hordozó útvonallá hatékonyan nem állhatnak össze.*

A Hungária körút és az M0 körgyűrű között, a barnaövezetben, a város- és közlekedésszerkezet alakításában *szervező erővel* rendelkező, *nagyhálózati jelentőségű harántirányú kapcsolati elemet* egyrészt a *Külső-keleti körút,* másrészt, ennél is nagyobb jelentőséggel a *Körvasúti körút* sürgető igényű, de évtizedes fejlesztési munkát igénylő megvalósítása képezhet *(6. ábra).*

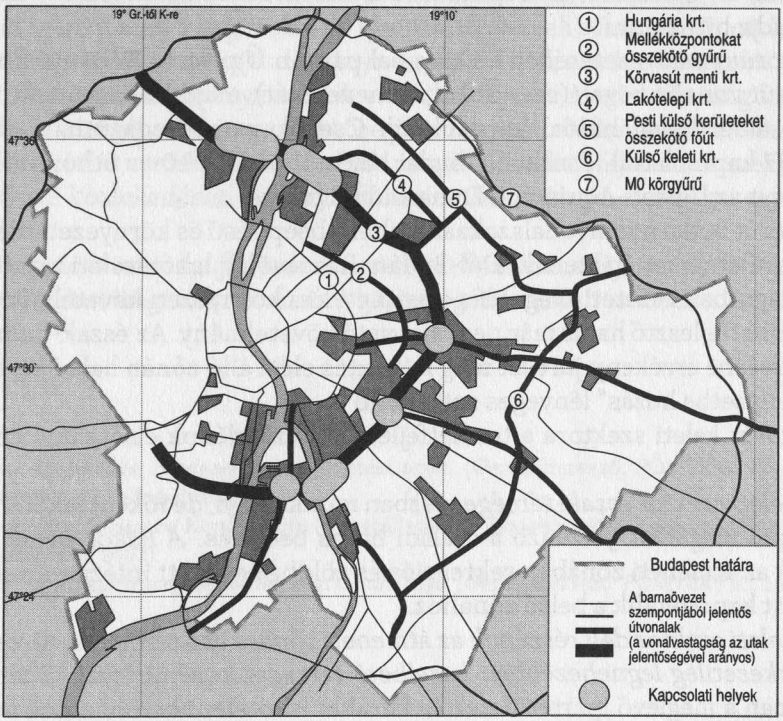
A Külső-keleti körút az M0 autópálya és a Körvasúti körút által közrefogott városterület feltáró útvonala, *amelynek célja az érintett kistérség (X., XVI., XVII., XVIII., XXIII. kerületek) feltárásának és belső átjárhatóságának javítása,* ezáltal

– egyfelől a nagy regionális hálózatok által indukált, szűrt fejlesztési impulzusok térségbe vonzása,

– másfelől a belső átmenő forgalom lakókörnyezeti útvonalakról való kivonása, ezáltal a területi forgalomcsillapítás feltételeinek az adott térségen belüli megteremtése.

6. ábra

A Körvasút menti körút és a Külső-keleti körút



A Külső-keleti körút a főváros érintett külső területrészeinek összekötését, fejlesztését célozza annak érdekében, hogy a várost elkerülő M0 vonalvezetés „szívóhatása" ne eredményezze városon belül fejlesztési vákuumzónák kialakulását. A körút – elnevezésétől eltérően – nem kör jellegű, sokkal inkább *harántirányú útvonal* az 5-ös út (Soroksár) és a Nagytarcsai út (Cinkota) között. Az *általa feltárt terület heterogén jellegű;* beépítetlen és beépített térségek, erdőterület, mezőgazdasági terület, vegyes hasznosítású terület, ipari terület, lakóterület jellegű részek váltogatják egymást. A *nyomvonal legkritikusabb szakasza a XVIII. kerület,* a pestszentlőrinci szakasz, ahol az új út környezetérzékeny, családi házas övezeten halad. A terület védelme érdekében e kritikus pályaszakaszt csomópont nélkül, *térszint alatti vezetéssel indokolt megvalósítani* (tehát vagy fúrt alagútban mélyvezetéssel, vagy a Burma vasút vonalát követve, kéreg alatt, a vasút rehabilitációjával együtt).

A Körvasút menti körút a város szerkezetének a fejlesztések szempontjából stratégiai jelentőségű súlypontjain áthaladó *harántirányú eleme.* A térszerkezet arányos fejlődését, a belső és külső városrészek elszakadásának megakadályozását, illetve a város keleti szektorának heterogén hasznosítású,

nehezen átjárható átmeneti zónájának fejlesztési „helyzetbe hozását" elsősorban ez a városszerkezeti jelentőségű, a térséget magisztrális hálózatokhoz kapcsoló, de a közlekedési rendszerbe is harmonikusan illeszthető hálózati elem tudja biztosítani.

A körút vonalvezetésében a Duna bal partján Újpest és Kőbánya között *a Körvasút vonalát követi* (ez indokolja elnevezését), majd Kőbányán áttörve, a csepel–albertfalvai híddal kapcsolódik Csepel, majd Buda úthálózatához, M1–M7 kapcsolattal. Északon a budai hálózathoz és a 10-es úthoz való kapcsolódást az Újpest–Aquincum Duna-híd biztosítja.

A körút budai nyomvonalszakaszai eltérő beépítésű és környezetérzékenységű területeteket érintenek. Dél-Budán, Rózsavölgy lakóterületi térségében csak alagútban vezetett megoldás elégítheti ki a környezeti követelményeket; itt a területfejlesztő hatás már nem alapvető követelmény. Az észak-budai szakasz kevésbé érzékeny, jórészt még fejlesztés előtt álló zónán halad keresztül, itt a „helyzetbe hozás" lényeges szempont.

A körút keleti szektora a területfejlesztési szándékok elsőszámú célterülete.

A keleti szektor északi térsége részben munkahelyi, de főként lakóterületeket foglal magában. Jellemző a családi házas beépítés. *A Rákos-patak menti zöld ék* az átmeneti zónában rekreációs és zöldbe ágyazott intézmények területeként kapcsolódik a belső zónához.

A keleti szektor déli részének az átmeneti zónára eső területe a város területszerkezetileg legnehezebben kezelhető térségei közé tartozik. E területet legjobban a meglévő iparterületek és korábbi lakótelepi beruházások vegyessége jellemzi, zárványként közrezárt kisvárosi jellegű lakóterületekkel. A meglévő vasúti vonalakat tekintve e terület harántirányú átjárhatósága jelenleg korlátozott.

A körút útkategóriája: elsőrendű városi főforgalmi út. Az M1–M7 autópályák bevezető szakasza és a 10-es út között teljes hossza 32 km. Jellemző kiépítési paramétere *2×2 forgalmi sáv,* amely a csomópontokban és forgalmi szempontból preferált részszakaszokon 3 sávra bővülhet.

A főváros vonzerejét és kisugárzását a „fontos kapcsolat, találkozási és cserehely Közép-Európában" imázs adhatja. Helyzete Európa térszerkezetében, ennélfogva a globális munkamegosztásban is más, mint pl. Dublin vagy Liszszabon helyzete – így fejlődési pályájának motorja is más, annak minden előnyével és veszélyével együtt. Ahhoz, hogy az ország kellő forrásháttérrel és tőkeérdeklődéssel támogatott innovációs térré váljék, szükséges, hogy Budapest – mint a nagyvárosi hálózatból, a globális forrásokat vonzó és továbbító fókuszpont – makroregionális hatású kapcsolati térré, stratégiai földrajzi hellyé is váljék. A stratégiai földrajzi helynek a természeti és építészeti térben kiváló kapcsolatokkal (elérhetőséggel) kell rendelkeznie.

A jó helyen fekvő, jól elérhető, jó minőségű és biztonságos környezet a globális körforgásból magához vonzza azokat a gazdasági, pénzügyi, kereskedelmi funkciókat, amelyeknél fontos a személyes jelenlét. Ahol nagy a személyes jelenlét igénye, ahol a kapcsolatok, együttműködések sűrűsödnek, ott kedvező a táptalaja a kultúrának, a tudománynak, a zenének, a művészeteknek és a humánszféra egyéb eseményeinek. A város tehát csak magas minőségű kapcsolati alkalmasságával és magas minőségű környezeti viszonyaival lehet a gazdaság területén is versenyképes. Ennek megfelelően kell fejleszteni szerkezetét, átalakítani közlekedését, szabályozni területhasználatát, szervezni együttműködését.

A barnaövezet megújítása kulcsszerepet vállalhat a fejlesztési munkában, a főváros lakhatóságának és versenyképességének erősítésében.

Irodalom

Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. (Generáltervező: FŐMTERV Rt. Fővárosi Közgyűlés által elfogadva 2001).

Budapest Városfejlesztési Koncepciója. (Generáltervező: Városkutatás Kft. Fővárosi Közgyűlés által elfogadva: 2003).

Körvasút menti körút megvalósíthatósági tanulmánya. (Generáltervező: FŐMTERV Rt. 1999).

KOSZORÚ LAJOS

Térszerkezet és barnaövezet

A térszerkezet és a települési funkciók

A főváros térbeli fejlődésének fő szerkezeti elemeit korszakonként más és más meghatározó funkciók térfoglalása alakította. A fővárosi funkciók mind összetettebbé válása mellett a város térbeli kiterjedésének növekedése a legfontosabb szerkezet-alakító tényező.

Budapest ideális fekvéséből és központi elhelyezkedéséből következő adottságai alapozták meg a 19. század végi kapitalizálódó korszak dinamikus városfejlődését. A város közlekedési pozíciója a vasútépítésekkel nagymértékben és hosszú időszakra felértékelődött, aminek természetes következménye volt az ipari termelés és a kereskedelem robbanásszerű fejlődése. A városi alapfunkciók (lakás – munkahely) gyors területfoglalását egyre összetettebb tevékenységek, szolgáltatások, társadalmi és gazdasági funkciók, szerepkörök megtelepedése tette gazdagabbá. Az ipar 19. századi megjelenése, illetve a város területi fejlődése a korai iparosodás korszakában a már kialakult sugarasgyűrűs szerkezethez illeszkedően, és a vízi közlekedés, valamint a kiépülő vasúthálózat térszerkezet alakító hatása alatt zajlott le

A 20. századi Budapest térszerkezetének egyik területi rendszerét az ipartelepek megtelepedése és gyors terjeszkedése határozta meg. A másik domináns területfelhasználási rendszer kiépülése, a népességgyarapodásnak megfelelően, a lakóterületek és lakónegyedek dinamikus területfoglalásával zajlott le. E két markáns modernizációs folyamat határozta meg az ezred végére Nagy-Budapest kiterjedését és térszerkezetét.

Budapesten, a 21. század elején, a „lakni és dolgozni" nagyléptékű paradigmaváltásáról van szó. A paneles lakásépítés után a szuburbanizáció irányába lendült ki az inga, ami hallatlan mértékű területfoglalással jár az agglomeráció térségében. A jelenlegi kertvárosi életforma őrületes divatja a panelkorszak következményeihez mérhető konfliktusokat alapoz meg. A Budapest-környéki zöldmezős gazdasági területek széttagolt, strukturálatlan kínálatának felpörgése is erőteljesen jelzi a város és környékének a globalizációs hatások nyomán megindult léptékváltását, a régiós mértékű folyamatok szervezetlen kibontakozását. Mindezek a most zajló területi és települési folyamatok köz-

vetve és közvetlenül is befolyásolják a fővároson belül kialakult barnaövezetek jelenlegi és jövőbeli sorsát.

A jelen tanulmányban, a barnaövezetek kialakulását befolyásoló tényezők vázlatos áttekintése mellett, a nagyvárosi térszerkezet-alakító folyamatokkal összefüggésben, körvonalazzuk a barnaterületek elképzelt jövőjét. A szakirodalom alapján a barnaövezetek kialakulása, kezelése és lehetséges jövője bonyolult rendszerek működésének modelljeivel közelíthető. Ennek megfelelően néhány, eddig kevéssé tárgyalt, határhelyzetű összefüggésre is rámutatunk.[1]

A térszerkezet és a változás viszonya

A térszerkezet fogalmából következik, hogy a város térbeli-fizikai környezete a társadalmi-gazdasági folyamatok technikai keretét adja, miközben tárgya is ezeknek a folyamatoknak. A város tehát feltételként és sajátos eszközként is felfogható: egyfelől szolgálja-támogatja a társadalmi folyamatokat, másfelől állandósult eszközként nagymértékben meghatározza a fejlődés és megújulás lehetőségeit, dinamikáját.

A térszerkezet legfőbb jellemzői segíthetnek megérteni a változás és az állandóság dialektikájának szempontjait, az adottságok tűrésének, használatának, illetve megváltoztathatóságának statikus és dinamikus fázisait. A városok térszerkezete, tehát:

– Sokféle célnak felel meg (védelem, lakás, termelés, közlekedés, kereskedelem, pihenés, reprezentáció ...);

– Egyidejűleg különféle technikák és építési technológiák függvényeként alakul (infrastruktúrák léte-működése, lakásépítés módjai, közlekedési rendszerek, termelés, építés ...);

– Tartós és bonyolult rendszer (nagy ráfordítással, tartós anyagokból, magas szinten szervezett formában épül meg, léte-működése egyre összetettebb követelmények mellett folyik);

– Tradíciókat őriz, és generációk közötti kapcsolatokat biztosít;

– Lassan változik, és időben haladva egyre nehezebben változtathatóvá, a befektetett energiák miatt egyre értékesebbé válik.

A városi térszerkezet, az a szövevényes rendszer, amelyben kikristályosodik a város gazdaságának és társadalmának mindenkori képessége, az adott kor kultúrájának lenyomata, és üzeneteinek egy része. A térszerkezet, „kőbe vésettsége" miatt sajátos belső ellenállással rendelkezik. A rendszer kiépítettségi szintjével és bonyolultsági fokával párhuzamosan nő a tehetetlensége és a változásokkal szembeni ellenállása. Ez az inercia (tehetetlenségi erő) kisebb mértékben függ a várospolitikai, szociális és társadalmi (szoft) folyamatoktól, mint a mindenkori fizikai térszerkezeti és gazdasági folyamatok

kölcsönhatásában rejlő lehetőségektől és korlátoktól. A bonyolult alrendszerekből álló térszerkezettel kapcsolatos változások lehetősége-megvalósítása szempontjából ugyanakkor igen nagy jelentősége van az elemek közti kölcsönhatásokat kezelni képes tervezési, szervezési, és menedzsment jellegű várospolitikai tevékenységnek.

Az agglomeráció és a főváros térségi jelentőségű szerkezetformáló folyamatairól külön-külön és együtt is elmondható, hogy gyakorlatilag térbeli és területfejlesztési koordináció nélkül zajlanak, ennek megfelelően igen nagy bizonytalansággal lehetséges kalkulálni a változásokat és azok hatásait az egyes kritikus helyzetű területi problémákra, így pl. a rozsdaövezetek jövőjére vonatkozóan is. E „lázas" változások jellemzője, hogy a mai térszerkezetet alakító erők mindegyike meglehetősen szélsőségesen hat a változásokra. A területigény extrém módon nő. A szállítási kapacitások – az eszközök oldaláról – korlátlanok, eltekintve a hálózatok lassan fejlődő adottságaitól. A látható területi folyamatok társadalmi léptékű szervezettsége rendkívül alacsony szintű, amit jól példáznak az agglomeráció ingatlankínálatának közismert esetei.

A főváros kikristályosodott térbelisége miatt a hatékony, távlatos változások igen nehezen hozhatók össze. A város mai tőke- és szervezőerejét messze meghaladják a város léptéke és gondjai által indokolt beavatkozások és a folyamatok kezeléséhez elvártan kapcsolódó feladatok. A város keringési rendszerét állandóan „infarktus" fenyegeti. A különféle városi funkcióknak a legújabb piaci körülmények között alakuló térbeli elhelyezkedése és térfoglalása alig irányhatóan alakítja, változtatja a térszerkezetet. Mindeközben a befektetői piac által diktált fejlesztések értéke az elmúlt évtizedben egy nagyságrenddel nagyobb volt, mint a fővárosi önkormányzat által megvalósított beruházásoké. Ezek alapján a változások irányíthatósága igen erősen korlátozottnak tekinthető a mai adottságok mellett.

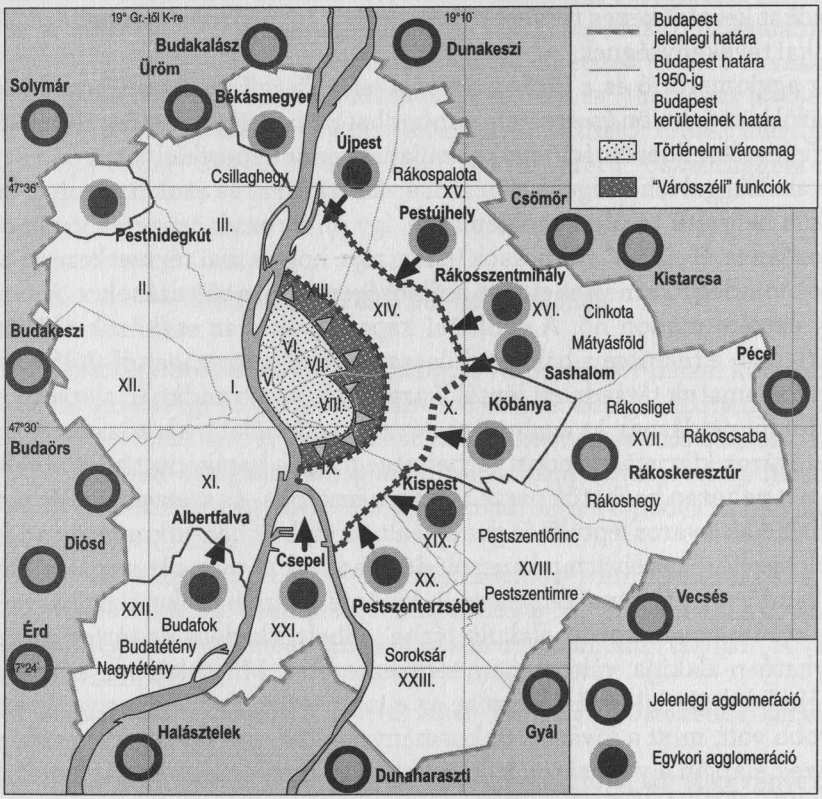
A térszerkezet alakulása és az ipari fejlődés

A főváros térbeli fejlődését, szerkezetét korszakonként más-más meghatározó funkciók alakították. A város szerkezetének egyik meghatározó részét az ipari területek alkották. A város térszerkezetének két nagy fejlődési ciklusa, melyben az ipar is jelentős szerepet játszott – játszik, a következőképpen jellemezhető:

– 1890–1980 között a *vasút dominanciája* volt jellemző a nagyvárossá fejlődésben. Az akkori városhatár és a beépült területek között alakult ki a majdani körvasútsorra és a bevezető vasutakra szerveződve az ipari övezetek gyűrűje. Ez a határhelyzet a kedvező logisztikai adottságokon túl munkaerő-piaci előnyökkel is járt, hiszen az akkori elővárosok (Újpest, Rákospalota, Rákoskeresztúr, Lőrinc, Pestszenterzsébet stb.) egyre növekvő munkaerő-kínálata jelentős

1. ábra

A budapesti agglomeráció növekedése

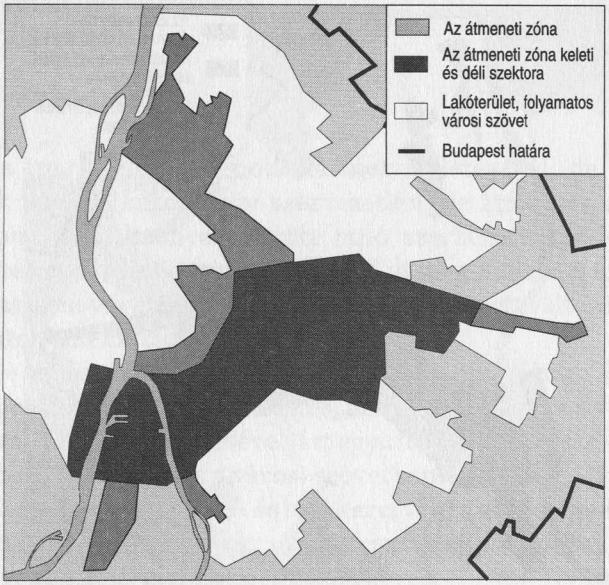


mértékben segítette ezt a folyamatot. Ekkor zajlik le a főváros első „agglomerációs" korszaka, melynek során a város közigazgatási határára ráfejlődött 22 környékbeli település, melyek a várossal közigazgatásilag is egyesültek. E folyamat során alakult ki a jelenleg *átmeneti zónának* nevezett terület, amely a korábbi városperemi ipari, mezőgazdasági, vasúti és katonai területekből jött létre, a történelmi belső városrészek és a csatlakozott-csatolt külső települések között terült el. A városon belüli területek hosszabb időre elégségesek voltak (lettek) a fellépő területigények kielégítésére. A kisebb szállítási kapacitású és dinamikájú folyami hajózás fokozatosan teret vesztett a vasúttal szemben, és ezzel a Duna-part is lassan mentesült a „rozsdaszerepkörtől" *(1., 2. ábra).*

– Az 1980-as évektől kezdve immár *Nagy-Budapest* második dinamikus agglomerációs periódusát éli. A környező települések dinamikus, térben expanzív és térségi településhálózati léptékben spontán fejlődési periódusa zajlik. Ezt a folyamatot az *autó által dominált* központi régió kialakulásával jellemezhetjük. A közúti teherszállítás az elmaradott úthálózat ellenére is egyre

2. ábra

Az összefüggő ipari zóna kialakulása a 19-20. században



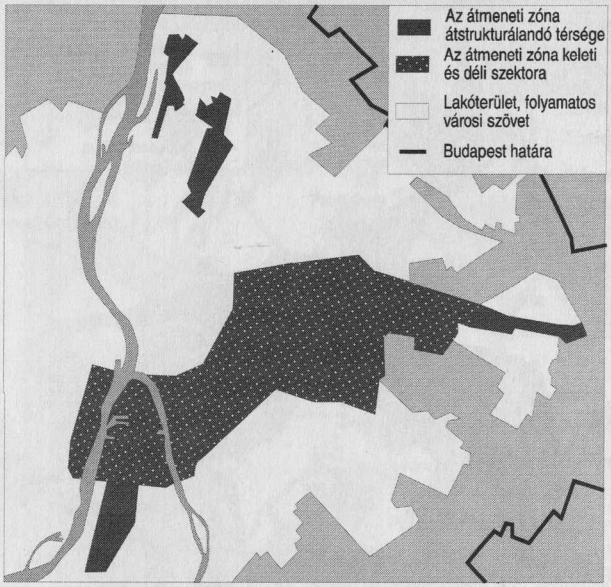
nagyabb arányúvá vált. A politikai okokból is (a fővárosba költözés korlátozása) felduzzadt lélekszámú vasút nélküli környező települések térbeli kapcsolatai is erősítették az autós közlekedést. Ebben az időszakban került sor (a nem túl sikeres) iparkitelepítésre, és a budapesti székhelyű vállalatok részlegeinek megnyitására vidéken, elsősorban a munkaerőhiány következtében. Főleg az 1990-es évektől kezdődően az autópálya-építés és az M0 hatására, az új, zöldmezős beruházások a város határában, illetve az agglomerációjában rátelepülnek-ráépülnek a fővárosra, burjánzó extenzív növekedést eredményezve ezzel. A kilencvenes évek gazdasági fellendülése létrehozta azt a felső-középréteget, amely a nyugati kultúrkör szuburbanizációs kitelepülését kezdte megvalósítani a főváros térségében. A túlméretezett területigényeket kielégítő kínálat kialakítása során csak piaci eszközök kerültek alkalmazásra egy atomizált, alulfinanszírozott önkormányzati rendszer keretei között.

A közlekedési kapacitás – a személygépkocsi-állomány mennyiségi növekedése és minőségi javulása miatt – korlátlannak tekinthető. Komoly térszerkezeti konfliktus, hogy a főváros nem képes ezt a forgalomnövekedést fogadni, és az önkormányzati rendszer adottságai miatt a régió ennek kezelésére képtelen, így a progresszív folyamatok hiányában a közeljövő reménytelennek látszik *(3. ábra)*.

Ezek az átfogó folyamatok határozták meg az ipari területek elhelyezkedését, illetve ezeken keresztül alakult és formálódott Budapest térszerkezete is.

3. ábra

A rozsdaövezet az ezredfordulón



Az utóbbi évtizedek Budapesten zajló társadalmi-gazdasági változásai miatt az iparszerkezet erőteljes átalakulása következett be, a gazdaság tercierizálódásával párhuzamosan az ipar egy része kiszorult a városból. Ennek következtében egy jelentősen alulhasznosított térség – az átmeneti zónából visszamaradó *barnaövezet* – ékelődött be a városszövetbe.

A rozsdaövezetek kialakulásának folyamatai

A budapesti ipari térségek kiépülése egy 19–20. századi nagyváros adekvát és többé-kevésbé strukturált válasza volt a modern ipari korszak ciklusainak kihívásaira. A város térszerkezeti fejlődésével összhangban kialakult iparterületi karéj az elmúlt időszak folyamatos változásai során széttöredezett, jelentős mértékben átalakult. A spontán és tervezett városépítési folyamatok során sok-sok iparterület megszűnt, átépült, beilleszkedett a környező városi szövetbe, mind funkcionálisan, mind szerkezetileg. A tulajdonviszonyok megváltozása és a zöldmezős beruházásokat előnyben részesítő beruházói érdekek dominanciája következtében az átmeneti zóna iparterületei szétdarabolódtak, jelentős részben kiürültek, vagy ideiglenes, provizórikus funkciókkal telítődtek. A környezet állapota súlyosan leromlott, amely a területek fejlesztésének, funkcionális átalakulásának komoly akadálya. A felhagyott iparterü-

letek alkotják azt a rozsdaövezetet, amely számtalan konfliktus mellett számos lehetőséget és kihívást hordoz, a kialakulás folyamatának megértése nélkülözhetetlen a jövőkép felvázolásához.

A gazdasági feltételekről

A szocialista iparkitelepítési-politika meghirdetésével, de különösen az 1980-as évek végétől kezdve egy szervezetlen, de átfogó és egyre nagyobb mértékben piaci körülmények között zajló szerkezetváltás következtében, erőteljes térbeli átrendeződési folyamat indult meg Budapest ipari területein.

Az *1980-as évek végétől* a Budapesten bekövetkezett változásokat a következő folyamatok jellemezték:

– *Válság* – a termelési rendszerek és ágazatok válsága következtében drasztikusan csökkent az ipari termelés, amely sok esetben a vállalatok teljes megszűnésével, vagy kitelepülésével járt együtt. A vállalatok telephelyei azonban sok esetben ott maradtak a városi szövetben.

– *Szerkezetváltás* – a funkció- és szerkezetváltás eredményeként csökkent az iparban dolgozók aránya, gyakran csökkentették a városban található üzemi telephelyek számát, méretét.

– *Támogatások* fokozatos *megszűnése,* a *piaci környezet* kiépülésének gyorsulása.

1990 után új rendszerek jelentek meg az iparban, melyek ismérvei a következők voltak:

– *Tulajdonosi rendszer átalakulása* – a rendszerváltást követően gyakran rendezetlen tulajdonviszonyok jellemezték az iparvállalatokat, ami a telkek és ingatlanok szétaprózódáshoz, a területi folyamatok ellenőrizhetetlenségéhez vezetett. A használaton kívüli ipari területeken megjelent a spekulációs tőke.

– *Piaci környezet és új befektetők megjelenése* – az átmeneti zónában található, leromlott állagú ipari területek helyett, az új gazdasági szereplők a városon kívüli zöldmezős beruházásokat részesítették előnyben.

– *Új kapcsolatrendszer kialakulása* a nyugati piacok felé, amelynek sokkal jobban kedveztek a városon kívüli, fő útvonalak menti, jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkező szabad területek.

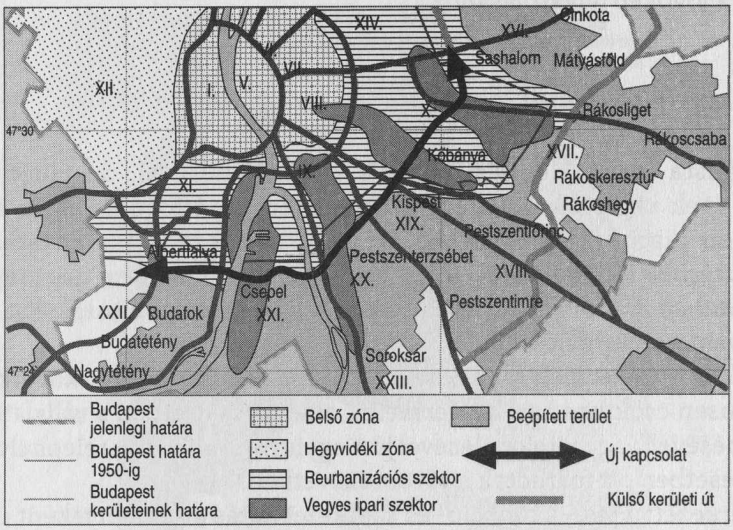
– *Gazdasági ágak változása* – az 1990-es évek óta Budapest gazdasági szerkezete rendkívül gyorsan változott, amelynek eredményeként csökkent az ipar, és megugrott a tercier szektor részaránya.

– *Politikai* – gazdasági rend, a tulajdon és jogviszonyok átalakulása

Az átmeneti zónában az ipari szerkezetváltás nyomán jelentős, többnyire kedvezőtlen változások mentek végbe. Megindult a területek mozaikos felaprózódása, amely a további fejlesztések akadályát jelentette. A terület fejlődé-

4. ábra

Új kapcsolatrendszer a rozsdaövezetben



sét megnehezítő beépítési és környezeti állapotok konzerválódnak, miközben több, szociális problémákkal terhelt, rossz lakókörnyezet alakult ki a felhagyott iparterületek közé ékelődve. Ezeket a hátrányos helyzetű területeket elkerülik az újabb fejlesztések, és ezáltal tovább erősödik a lefelé tartó mozgásuk. E területek jövője sajátos kihívást jelent, mivel ez a térség egyre inkább romló, depressziós területté vált az 1990-es évek kezdetétől *(4. ábra)*.

Az ezredforduló évtizedeinek átalakulása egy sajátosan feszített korszakváltás igen erős, egymásra torlódó folyamatainak eredményeként zajlik. A fő tényezők külön-külön is jelentős térszerkezeti következményekkel járhatnak. Ezekre jó példa számos nyugat-európai régió megújulása – átalakulása. Budapest és Magyarország esetében azonban a nyugati példák viszonylag szerves fejlődési modelljeihez képest, több és kiszámíthatatlanabb változóval kellett volna kalkulálni a központi régióban:

– A 20. századi urbanizációs folyamatok megkésett és összecsúszott hatásai (városodás, motorizáció, rehabilitáció, gettósodás);

– A szuburbanizáció mint új társadalmi-, kulturális-, gazdasági jelenség, spontán, robbanásszerű kibontakozása;

– A nagyvárosi térségek mint sajátos termelői és fogyasztási klaszterek, a piaci folyamatok középpontjába kerültek;

– A regionalizáció mint új térszervezési – térszerveződési modell megjelenése és az erre való törekvés a politikában elbizonytalanító hatással járt;

– A globalizációs folyamatok előszeleként a budapesti fogyasztói piac térségének logisztikai felértékelődése, majd lerohanása a kínálatot biztosító „multi" cégek által;

– Az 1990-es évek információtechnológiai robbanásának egyre erőteljesebb integrációja a budapesti régió munkakultúrájába, miközben jelentős a vidék leszakadása;

Mindezeket a folyamatokat az állami – politikai vezetés és a technokrácia legfeljebb követni tudta, mind a fővárosban, mind országosan hiányzott – hiányzik a proaktív gondolkodás és cselekvés.

Az átmeneti zóna változásának jellemzői az 1990-es években

Az 1990-es években bekövetkezett társadalmi-gazdasági változások hatására alakult ki a válságos „rozsdaöv" a városi térszerkezetben, ott, ahol korábban kb. 500 ezer ember dolgozott. Az iparszerkezet erőteljes átalakulása számos ipari funkció megszűnését hozta magával, így ma egy jelentős kiterjedésű, alulhasznosított területsáv ékelődik a városi szövetbe. Találhatók itt vasúti pályaudvarok, katonai létesítmények, szabad területek, igen rossz adottságú lakóterületek is, de jellemzőbbek a felhagyott és alulhasznosított iparterületek. A zóna adottságai és az itteni folyamatok jellemzői:

– A városi szövetben elhelyezkedő több ezer hektár kiterjedésű ipari övezetben a korábbi évek merev, gyakran semmitmondó városrendezési szabályozása következtében jellemzővé vált a területek kizsákmányolása (túlzott beépítés, környezetkárosítás, közterületek elfoglalása, zöldfelületek elpusztítása stb.).

– Részletes vizsgálatok, kidolgozott fejlesztési koncepciók, és rehabilitációs programok hiánya: nem készült átfogó, az egész területet felölelő vizsgálat és fejlesztési program. Az övezet folyamataihoz mind a főváros, mind az érintett kerületek hozzáállását általános értetlenség és érdektelenség jellemezte, szükség esetén elszigetelten foglalkoztak egyes kezdeményezésekkel.

– A spontán módon lezajlott szervezetlen privatizáció jellemzői voltak: az ipari tárca és a Főváros eszköztelensége; egyes piaci szereplők érdekeinek erőteljes megjelenése; vagyonfelélő magatartás a tulajdonosok és a vállalatok részéről; a bankok bizonytalan hozzáállása, rövidtávú spekulációk; miközben az érintett kerületek koncepciók és jogosítványok nélkül szenvedték el a folyamatokat.

– A túlzottan liberális és spontán, sokkszerű folyamatok súlyos konfliktusokat eredményeztek (elsősorban a IX., VIII., X., XXI. kerületekben). A felhagyott iparterületekbe beékelődött lakóterületek a város legrosszabb lakókörnyezeteivé váltak.

– Az FSZKT és a BVKSZ túlzottan idealisztikus képlete a szabályozásban (1993–1998), és a fejlesztési koncepció (1998–2002) egymással össze nem hangolt technikái tovább nehezítették a kibontakozást, hiányoztak a koordinált területhasznosításra vonatkozó, kínálatként programozható elképzelések.

– Mozaikos, térben és rendszerszerűségében esetlegesen megújuló területek jellemzik máig a jobb fekvésű területeket (MOM, Ganz-park...).

A városon belül az ipar térbeli elrendeződésében jelentős változások következtek be. Zsugorodtak a működő ipari területek, miközben a korábbi összefüggő ipari sáv mára egyre mozaikosabbá, töredezettebbé vált. A kedvező városszerkezeti pozíciójú területeken, ahol az ingatlanértékek kiemelkedően magasak, már megindult, megtörtént az ipari funkciók felváltása. A területileg összefüggő funkcióváltás a Váci út mentén és a lágymányosi térségben lévő ipari területeken kezdődött el legkorábban. Itt a viszonylag korai és gyors változások, valamint a jelentős közlekedés-, közműhálózat-fejlesztések hatására az ipari funkciók helyébe a tercier (kereskedelem, szolgáltatás) és lakófunkciók léptek, s ma már ezek dominálnak.

A város déli, délkeleti felében lévő területeken inkább a leépülés, a lassú átstrukturálódás, az ipar részleges megújulása, továbbélése a jellemző. Itt az ipari szerepek egy részének hosszabb távú berendezkedése tapasztalható. Ott azonban, ahol a területek pozíciói nem voltak előnyösek, illetve ahol az ingatlanhasznosítást valamilyen tényező – pl. rendezetlen tulajdonviszonyok, környezeti károk, spekulációs szándékok – megnehezíti, ott továbbra is megtalálhatóak ezek a városi szövet által körülzárt, romló térségek.

Térszerkezeti konfliktusok

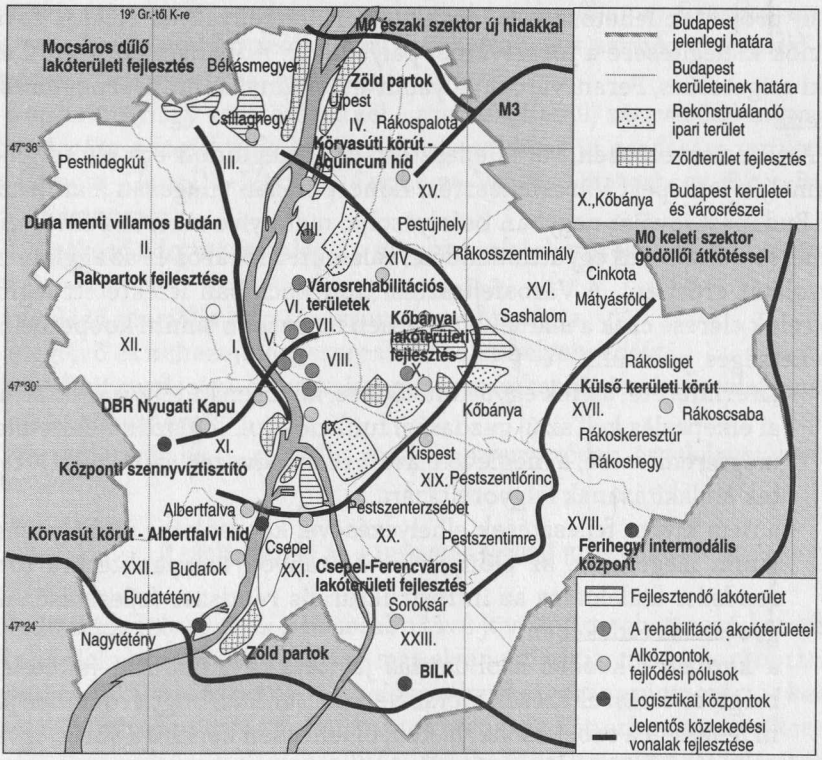
A rozsdaövezetekkel kapcsolatban két, markánsan eltérő síkon jelentkeznek a térszerkezettel összefüggő konfliktusok:

– *Lokálisan,* azaz a konkrét rozsdaövezetre jellemző egyedi, területi településrendezési zavarok. Ilyenek: a közterületek hiánya, elépített utcák, tagolatlan nagy tömbök, nagy telkek, eltérő telekméretek, kapcsolathiányok, leromlott épületállomány, túlépítettség, környezeti károk, elöregedett infrastruktúra, zavaró hatások. Ezek különféle kombinációi erőteljes fékként működnek, és kedvezőtlen hatásuk összegződik a széttagolt tulajdonviszonyokból következő hátrányokkal.

– *Térségi szinten:* A 19–20. században kialakult *belső* átmeneti zónához kísérteties formai hasonlósággal indult meg az ezredfordulón a *külső* átmeneti zóna kialakulása. Budapest szegélyén és a szomszédos települések logisztikailag értékes területein az M0 által is felértékelt térségben a zöldmezős ipari – logisztikai – kereskedelmi funkciók megtelepülésével ez a folyamat feltar-

5. ábra

Jelentős közlekedési vonalak fejlesztése a barnaövezetben



tóztathatatlanul zajlik és egyre szélesedően tart. (Budaörsi-medence, Biatorbágy–Páty–Telki, Talentis-gondolat, Százhalombatta–Szigetszentmiklós, Gyál–Nagykőrösi út, Ferihegy–Vecsés térsége, Újpest–Palota–M3–Mogyoród stb. *[5. ábra].)*

A mai folyamatok és lehetőségek a barnaövezettel összefüggésben

A barnaövezetek a főváros szerkezeti megújulásának lehetséges területein fekszenek. Ha valóban szervezettebbé válik a városfejlesztés, elkerülhetetlenül és viszonylag gyorsan is bekövetkezhet megújulásuk. Ezek a lehetőségek új összefüggésbe helyezik a barnaövezeti területeket, ennek néhány végig gondolandó aspektusa:

– A barnaövezetre irányuló spontán, piaci beavatkozások által dominált területeken bizonyos mértékig folytatódik a darabolós szétvásárlás ott, ahol az ilyen kezdő lépések már megindultak, miközben várhatóak újabb, nagyobb

léptékű ingatlanfejlesztések is (mint például a Bosnyák tér, a MOM, budai-Ganz, Sportkórház mintájára).

– Megnyílik a közszereplők és magánbefektetők együttműködésére alapozott új projektek lehetősége, a növekvő területigények és sajátos fővárosi funkciók kielégítésére a Józsefvárosi pályaudvar, Kőbányai Sörgyár, Csepel-északi szigetcsúcs, Ferencvárosi pályaudvar, laktanyák újrahasznosítandó területein.

– A várostervezésben, városfejlesztésben is megindult egy paradigmaváltás, amely a Budapest Városfejlesztési Koncepcióban világosan manifesztálódott: Budapest jövőjét nagyban befolyásolja, mennyire sikerül a fővárosi önkormányzatok közötti együttműködést, valamint a főváros és az agglomeráció kapcsolatát erősíteni. A Városfejlesztési Koncepcióban lefektetett legfontosabb célok elérése csak a mainál lényegesen magasabb szintű kooperáció esetén lehetséges, például:

- az érintett területek együttműködése, közösen kidolgozandó stratégiai elképzelés kell az új gazdasági funkciók (pl. logisztika) feltételeinek megteremtésére, a meglévő elavult rozsdaövezeti munkahelyi területek átalakításának felgyorsítására,
- a nem kívánt fejlesztések elhelyezésével kapcsolatos szabályozási vákuum megoldása, az előnyök és hátrányok kiegyenlítésére törekvő rendszer kialakítása az infrastrukturális rendszer fejlesztésének felgyorsítása érdekében,
- a kerületek közötti szolidaritás javítása, a működési feltételekben meglévő óriási eltérések mérséklése kell ahhoz, hogy érdemben javítani lehessen a szociális helyzeten, el lehessen kerülni a város egyes területein felgyorsuló gettósodást.

– Folyamatban van a településszerkezeti terv kidolgozása, amely lehetőséget adhat egy céltudatosabb (még mindig csak fővárosi) területi politikára.

– Nagytérségi szinten az M0 idejétmúlt modelljét az európai közlekedési folyosók kijelölése és a Budapest körüli nagytérségi folyamatok alapján felül kell vizsgálni. Haladéktalanul át kell értékelni az eddigi közlekedésfejlesztési javaslatokat, érvényesítve az integrált közlekedéstervezés követelményét. Térségi szintű területfejlesztési opciókat-korlátokat és követelményeket kell meghatározni.

Az előzőekben vázolt fejlesztési körülmények és térszerkezeti változások új összefüggésbe helyezik a budapesti rozsdaövezeteket, és végérvényesen beszűkítik ipari-termelő szerepük lehetőségeit.

Az alábbi tényezők kedvezőtlenül hatnak:

– a városon belüli közlekedési kapcsolatok bonyolulttá és időigényessé váltak;

– a jogrend és szemlélet változása, a civil szervezetek fellépése, valamint az egyre kevésbé terhelhető városba való beszövődés miatt a környezetvédelmi követelmények sokkal szigorúbb feltételként jelentkeznek;

– a városrendezési szabályozás jelenlegi szakaszában az EU-s követelmények, és a komplexebb szempontok meghatározása szintén a termelő tevékenységek kifelé mozgását erősítik;

– a spontán (nagy veszteségekkel – szervezetlenül) szerveződő nagyvárosi régió számára a logisztikai kapukban van szükség új gazdasági területkínálatra (Újpest–Gödöllő–Hatvan, Ferihegy–Vecsés; Biatorbágy–Páty–Bicske, Dorog–Esztergom);

A következő adottságok alapján még vannak lehetőségek az ipar megmaradására is:

– meglévő speciális infrastruktúra és technológia,
– meglévő és nehezen megszerezhető telephelyengedély,
– kialakult gazdasági-önkormányzati és munkaerőpiaci kapcsolatrendszer,
– lokális klaszterek,
– transznacionális – globális gazdaságszerveződés érdekérvényesülése.

A globalizáció és a termelés térbeli viszonyai

A globalizációs folyamatok a hosszabb távú jövőkép meghatározó keretét adják. Ez az alakuló gazdasági kultúra más elven működik, mint a korábbi termelési rendszerek. Itt már nem a termelő tevékenység adja az integrációs keretet. A termelési folyamat mint domináns tevékenység háttérbe szorult a keresletgeneráló, integrált termelési (szállítási) értékesítési láncolatokat felépítő szervezésen és logisztikán alapuló globális gazdaság komplexitásával szemben. Azzal, hogy a gazdaság eredményessége elszakad az egyes telephelyek fekvésétől-jelentőségétől-lokális kapcsolataitól, megváltozik a terület mint termelési tényező súlya, jelentősége. A terjedő globális gazdasági hálózatoktól kevéssé remélhető olyan fordulat, ami kedvező hatással lenne a barnaövezetekre.

A gazdaság térbeli helyzetének változására a településpolitika – területfejlesztés újfajta tevékenységek új helyen való megtelepedésével, vagy a régi ipari térségek új kihívásoknak megfelelő tevékenység módosításával válaszolhat. Budapest esetében az első, a zöldmezős folyamat – tetszik/nem tetszik – megvalósulóban van. A területigény növekedés fajlagos mutatói szerint a fejlesztésbe vont területek meghaladják a fővárosi régió számítható szükségleteit, amit erősít még, hogy a határok átjárhatóvá válásával és az áruk szabad áramlásával nagymértékben megnő a földrajzi hely jelentősége,[2] ez pedig Budapest Kárpát-medencei szerepének további felértékelését hozza magával. Látható,

hogy Budapest régiója egy kaotikus folyamat során közelíti az adottságainak megfelelő nagytérségi szerepet. Ezek az átfogó folyamatok csak speciális érdekek miatt, vagy jól felépítetten – célzottan érinthetik a rozsdaövezeteket. A földrajzi hely (Budapest) felértékelődése nem hozza magával a város belső, lepusztult részeinek lehetőségeit, hiszen nem épültek ki annak a közvetítő rendszernek az intézményei, amelyek biztosíthatnák a kedvező irányú tovagyűrűző hatásokat.

Az ipari civilizáció pusztító hatásaival szemben a természeti környezet és az ökológiai egyensúly megvédéséért planetáris koordinációt sürget a regionális szakma.[3] Budapest zöldfelületi rendszere, a rendkívül kedvező táji adottságok ellenére, mind struktúráját, mind nagyságát illetően rosszabb helyzetben van, mint Európa hasonló nagyságrendű világvárosainak többsége. A zöldterületek hiánya, kedvezőtlen elhelyezkedése és a zöldmezős fejlesztések miatti folyamatos pusztulása nagymértékben lerontotta a város klimatikus és környezeti állapotát. E tényező nem elhanyagolható telephely-választási szempont az új funkciók oldalán, ami a rozsdaövezetek számára előnytelen.

A jövőképekben számolni kell azzal, hogy a termelés, kereskedelem, szolgáltatás terén a transznacionális folyamatok hatására a specializáció és a koncentráció folyamatainak kibontakozásával kialakulnak a termelési klaszterek, ami nagymértékben új térbeli lokációt és ennek megfelelő struktúrát jelent. (Például az észak-dunántúli autóipari klaszter fejlődése). Ez már a jelenlegi folyamatokban is túllép az egyes települések – Budapestet is ideértve – által befolyásolható szinten, és a megyék, nagyobb térségek között hozhat létre szinergikus hatásokat. A gazdasági szerkezetváltás jelenleg zajló főbb áramlatai térben is nagyobb térségi-regionális léptékben mozognak, tehát kis valószínűséggel juttatnak új termelő funkciókat a szempontjaik szerint rossz adottságú barnamezők felé. A jelenleg zajló gazdaságszerveződési folyamatok csak a megmaradó – helyükön megújuló termelőszervezetek számára nyújthatnak esélyt.

A budapesti térszerkezeti folyamatok kérdőjelei

Budapest, mint nagyvárosi régiós alakulat a magyar gazdaság motorja. Ezt az ezredforduló évtizedeinek politikai elitje nem ismerte föl, vagy nem vállalta az ennek kihasználásával, kibontakoztatásával járó vesződséges – sziszifuszi – országépítő munkát. A térség ennek megfelelően „áron alul kel el"; rengeteg veszteséggel, elszalasztott lehetőséggel és a szükségesnél jóval több energia- és tőkeráfordítással, sok esetben rövid távú projektek és konjunktúrák által meghatározott pályán mozogva. Nyilván felvethető, hogy kell-e átfogó tervezés, hiszen itt a piac, és az mindent megold, szépen helyére teszi a dolgokat. Történelmi léptékben tekintve, a városépítés eredményes példái azt mutatják,

hogy a sikeres városok és térségek sikeres korszakaiban meghatározó szerepe volt a tudatos, értékalkotó, tovagyűrűző hatásokban is gondolkodó várospolitikáknak. A piac hatékony és megfelelő eszköz az egyes folyamatok kibontakoztatására és megvalósítására, de csak a közösség által meghatározott célok és keretek között képes hosszú távon stabil értékek létrehozására. Budapest régiójában alacsony szintűnek kell tekinteni a térbeli és társadalmi folyamatok szervezettségét. Ezt a súlyos állítást jól illusztrálja a rozsdaövezetek állapota, a főváros szegélyeinek arculata, a szuburbán folyamatok anarchiája. A térbeli folyamatokban alig mutatható ki távlatos célzatosság, a fejlesztések dezintegrált, széteső jellege miatt nő a relatív elmaradottság. A politikai elit már említett képtelensége mellett természetesen vannak objektív okok is, melyek közül kiemelhető:

– A településirányítás és térszervezés értékváltása, a központosítottan tervezett modellről a piac kereslet-kínálat által szabályozott rendszerére való átállás nehézsége.

– A hazai fejlett régiókba berobbanó transznacionális – globalizációs folyamatok hatására számos technológiaváltási, gazdasági változási és társadalmi folyamat még inkább egymásra torlódott.

– Korábban az egyes termelési folyamatok elhelyezkedése a dinamikusabb értékesítéstől viszonylag elkülönülve adta a gazdaság integrációs erővonalait, míg mára az értékesítés- szállítás-termelés együttes összehangolt dinamikája adja az integráció magját. Kis túlzással a jelenlegi időszakban a szállítás mint integrációs rendszer jelenik meg, aminek igen komoly térszerkezeti és hálózatfejlesztési következményeivel kell számolni.

Az említett markáns összefüggések nem mentik föl a politikát, hiszen közép-európai térségünkben láthatóan vannak sikeres, kevésbé jó földrajzi adottságú városok, melyek hatékony programot dolgoztak ki, és eredményesen alkalmazzák is azt.

Budapest Városfejlesztési Koncepciója kimondja, hogy egy kompaktabb városra, és szerkezeti megújulásban is gondolkodó várospolitikára van szükség. A budapesti régió elmúlt 15 évének spontán fejlődése egy új térszerkezeti helyzetet hozott létre. Ennek az új térbeli „rendszernek", és a továbbra is – lassulóan – terjeszkedő konglomerátum folyamatainak értékeléséből kell kiindulnia a régiós Budapest szerkezetét meghatározó tervezési együttműködésnek. Az európai regionalizációs és nagyváros-fejlődési folyamatok tapasztalatai alapján át kell gondolni, és a mai feltételeknek megfelelően kell kialakítani a *nagyvárosi térség* belső településpolitikai és strukturális kapcsolatait.

– A hazai területi és településpolitikában le kell zárni az atomizálódást gerjesztő és elfogadó szabályozást, a települések közti értelmetlen versengések korszakát. Budapest és az agglomeráció között fel kell építeni – ha kell központi beavatkozás igénybevételével – azt a térségi fejlesztési modellt, valamint

azokat az együttműködést kikényszerítő támogatási és szabályozási eszközöket, amelyek képesek a kilencvenes évekbeli elhibázott fejlődési utat valamilyen mértékben kiigazítani, valamint az elvesztegetett energiákat és a zsákutcás fejlesztési gyakorlatot új, szinergikus folyamatok felépítése felé fordítani.

– Az európai közlekedési folyosók kijelölése, az országon belüli elhelyezkedésének az országos területrendezési és a megyei területi tervekkel való tovagördítése, az 1990-es évek felgyorsult szuburbanizációs és globalizációs folyamatai, valamint a logisztika által integrált termelési és elosztási folyamatok, új helyzetet hoztak létre. Ebben a folyamatban újra kell gondolni a budapesti térség térszerkezet-alakításának eddig megfogalmazott elemeit (M0 helyett más, BKSZ, hidak jól ütemezve, a központrendszer szisztematikus, az intermodális csomópontokkal összehangolt fejlesztése).

E tényezők bonyolult képlete közvetve és közvetlenül is hat a városon belül zajló térbeli folyamatokra. A városfejlesztési program a város térszerkezetének átalakítását, módosítását az egyes területek sajátosságainak megfelelően, differenciáltan kívánja megvalósítani a meglévő térszerkezetre alapozva. A térszerkezet alakítása ily módon a területek adottságaiban rejlő kötöttségek és lehetőségek módosításának, szükséges méretű fejlesztésének tekinthető.

Rozsdaövezeti jövőképmozaikok

– Lesznek ott maradó iparágak. A vegyes hasznosítású területeken az ipar megmarad, de környezeti hatásaiban és területi igényeiben úgy kell korlátozni, hogy működése ne zavarja a környező lakó-, illetve más városi funkciókat. Például:

– A gyógyszeripari klaszter fontos húzóágazat, a nagy értékű infrastruktúra, technológia és az új telephelynyitás rendkívüli körülményessége miatt nem mozdítható.

– A MÁV járműjavítót speciális közlekedési kapcsolati és a nehezen mozdítható technológia miatt célszerű integrálni a környezetébe, hiszen részben itt végzik a budapesti kötöttpályás tömegközlekedési eszközök felújítását is.

– Megújult iparágak kis csoportosulásai hosszabb távon szintén maradnak.

– Vannak hosszabb idő alatt rendeződő, nehezen kezelhető telephelyek, telephelycsoportok. Az övezet rehabilitációja – a területek környezetszennyezésének megtisztítása, infrastrukturális fejlesztések, közlekedési útvonalak, közterületek, új funkcionális rendszer kialakítása, zöldterületek növelése – hosszan elnyúló folyamat lesz:

- ahol új, zavaros tulajdonviszonyok, ellentétes érdekek és fejlesztési célok alakultak ki (pl. Csepel Művek, Ganz-Mávag területe, IX. kerület,)

- ahol nagymértékű környezeti károk keletkeztek, és felszámolásuk csak bonyolult és költséges megoldásokkal lehetséges.

- Vannak és lesznek felszabaduló, átalakuló területek. Az életre kelő rozsdaövezetben fő feladat az ingatlanállomány értékeinek kiegyensúlyozása, arányos helyzetbe hozása, a területek bevonása a városi szövetbe, az egész városra kedvező hatású zöldterületek, zöldfelületi, városi, és közösségi intézmények, bizonyos közműlétesítmények elhelyezése:
  - ahol kérdés az új funkció környezetbe illeszthetősége,
  - ahol kérdés a tulajdonviszonyok és a pillanatnyi területérték, valamint a potenciális ingatlanpiaci lehetőségek közötti ellentmondás kezelése,
  - ahol kérdés a közösségi érdekek megjelenésének és érvényesítésének lehetősége.

A fentiek körül nagy a bizonytalanság, mert a közszereplők (önkormányzatok, GM, kamarák) az újszerű, összetett szervezési feladatok piackonform hazai mintáit még nem alakították ki. A Főváros nem folytat önálló telekpolitikát, megszűnt, magánkézbe került a fővárosi léptékű projekteket menedzselni képes intézményrendszer. A területek felértékelődése, és a rozsdaövezetek ingatlanpiaci pozíciója lassan változik. Ezen a városvezetés proaktív politikája változtathatna, a szuburbanizációt is fékezni képes alternatív területkínálat kialakításával.

A pozitív jövőkép elvárt elemei:

- Színes-mozaikos nagyvárosi élet és térhasználat biztosítandó, a többfunkciós, vegyes jelleg fenntartása mellett a közösségi igényeket is kielégítő funkciók számára elsőbbséget adva.
- A meglévő hálózati elemeket felértékelő modernizáció, integráltan, többlépcsős multiplikációs folyamatok kialakításával történik.
- A rozsdaövezet megújítása, körvasútsori kapcsolatrendszer, metró, hidak építése során az új funkciók befogadásának térkínálata kiemelt elsőbbséget kap.
- Integrált térszerkezet-alakítási stratégia kidolgozásával, az eddigi közlekedéstervezői szemléletű fejlesztés helyett tudatos területkínálattal, a területi és hálózati rendszerek együttmozgásának rendszerszerű fejlesztését generáló várospolitikában.

A rozsdaövezetek esetében olyan fejlesztési politika kialakítása a cél, amely a közszereplők és a városfejlesztésben érdekelt magánszereplők együttműködését közös kiindulópontként kezeli. Ez az előfeltétele a rozsdaövezeti területek funkcionális integrációjának, és annak is, hogy a területek a közvetlen ingatlanfejlesztéseken túl hosszabb távon közösségi célokat is szolgáljanak.

Összegzés

A rozsdaövezetek a főváros számára bizonyos mértékig aranytartalékként is megjelölhetők, mivel a területek nélkülözhetetlenek a városmegújulás és a városfejlődés optimista forgatókönyvének lapjai szerint. A megszűnő termelő funkciók területének újrahasznosítása indulhat – részben már beindult. A megújuló város területigényei bizonyos határok között kalkulálhatók, és az egyes funkciók általános – fajlagos területigény-növekedése még évtizedekig tarthat Budapesten, miközben új funkciók (szabadidő, szolgáltatás, zöldfelületek) is nagy területigénnyel jelentkeznek.

A történelmi – vasút korabeli – és a mai közigazgatási határon belüli (peremkerületek) területek kapcsolódását, a csatlakozó városrészeket kiegyensúlyozó funkcionális fejlesztéseket biztosíthatják a megújuló rozsdaterületek. A tapasztalatok alapján látható, hogy a spontán fejlődési folyamatok önmagukban nem képesek a rozsdaövezetek megújulását és integrációját eredményezni. Sőt, fennáll a veszélye annak, hogy a középtávon spekuláló és fejlesztő befektetők a város történelmi lehetőségeit elépítik, vagy rendkívüli mértékben megdrágítják.

Az egyre bonyolultabb városi rendszer sajátosságainak és eltérő egységeinek megfelelő szervezeti rendszer lehet csak képes a folyamatok hatékony és rugalmas kezelésére, ebben a kérdésben felülvizsgálandó az eddigi passzív szolgáltató város(politika) gyakorlata. Létre kell hozni azt az önkormányzati együttműködést segítő, szabályozó intézményrendszert, amely képes összvárosi – térségi szintű projektek megvalósítására, ezen a szervezeten belül azután kialakítható az irányított területgazdálkodás, és a piaci kereslet város szempontjainak megfelelő kielégítése. A rozsdaövezetek kezelhetősége érdekében a fenti szervezetnek rövidtávon elvégzendő teendői:

– *Átfogó vizsgálatokon alapuló stratégia és program kidolgozása* a Főváros, a kerületek, a régió és a kormány, (MÁV, HM) összefogásával. Meg kell vizsgálni, hogy hol tart, merre és milyen mértékben halad a területfelhasználás átalakulása. Pontos képet kell kapni a kínálati és a keresleti folyamatok jelenlegi alakulásáról. A program célja lenne a folyamatok fenntarthatóvá tétele, hatékony területfelhasználás kialakítása, slumosodás megállítása, hatékony gazdaság megteremtése. A településrendezés terén a földvédelem, az újrahasznosítás, a környezetvédelem, a közlekedés és infrastruktúra szelektív fejlesztésének programozása. Az ipari ágazatok fejlesztési – támogatási stratégiájával az ágazati prioritások meghatározása, és a fővárosi adópolitika érzékennyé, célirányossá tétele.

– *Együttműködés és párbeszéd* kialakítása az ágazatok, a Főváros, a kerületek, a térség, valamint a kamarák között. A fővárosi, kistérségi valamint a kerületi fejlesztési koncepciók összehangolása a területgazdálkodás-ingatlanpiac, a foglalkoztatáspolitika, a helyi adópolitika területein.

– *Integrált szabályozórendszer* létrehozásának fő célja lenne a szabályozás területén az alábbi eszközcsoportok kialakítása:

– Városrendezési, építészeti (karakter, sűrűség, városkép, értékvédelem, rendezettség);

– Műszaki (közlekedés, infrastruktúra, állag, tilalom);

– Környezetvédelmi (levegő, zaj, víz, talaj);

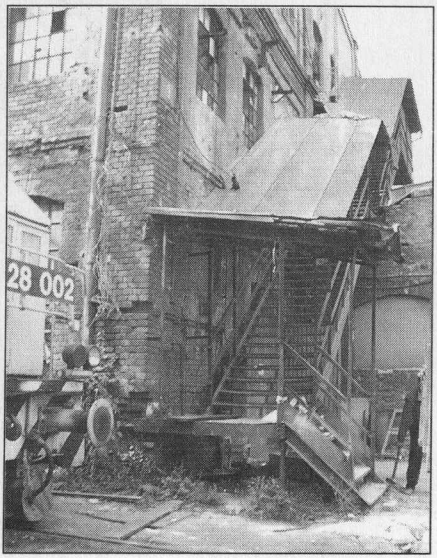
– Pénzügyi (különféle adók, támogatási rendszerek, hitelek);

– Piaci szabályozó eszközök (felvásárlás, elővásárlás, eladás);

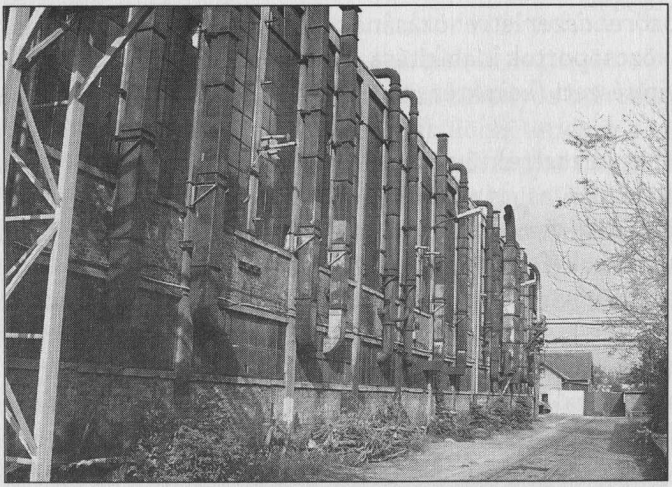
– Összetett szabályozás (együttműködésen és integráción alapuló támogatások)

– *Források integrációja* – támogatási rendszer kialakítása a különböző ágazati források összehangolásával és területi prioritások szerinti felhasználásának biztosításával *(1–14. képek)*.

1. kép. **Emlék a szocialista időkből**

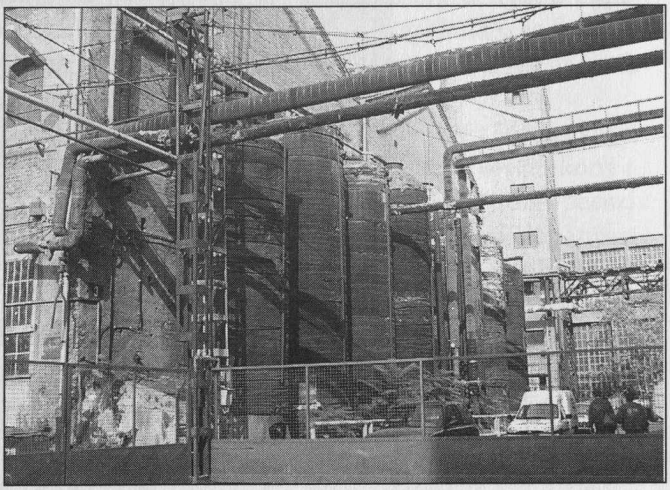


2. kép. **A Ganz-MÁVAG maradványai**

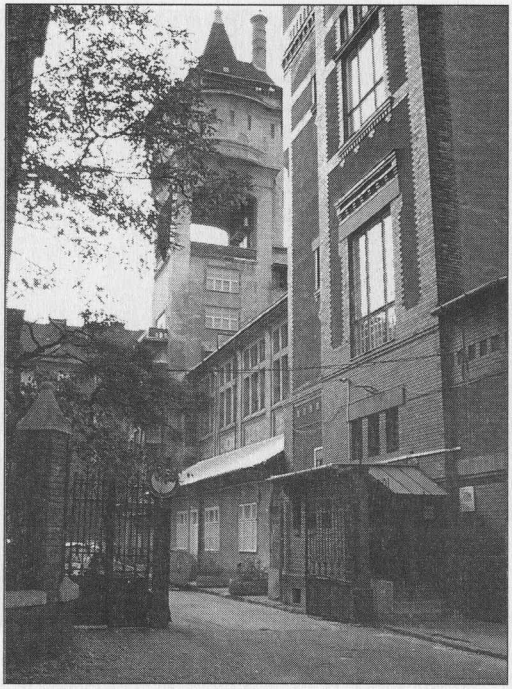


3. kép. **A Ganz-MÁVAG maradványai**

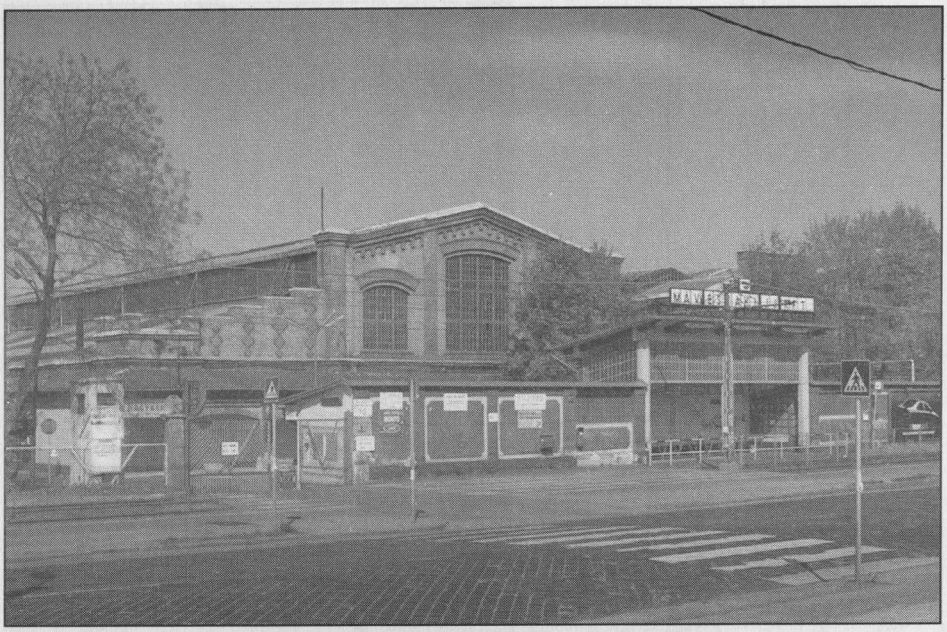
4. kép. **A Ganz-MÁVAG maradványai**



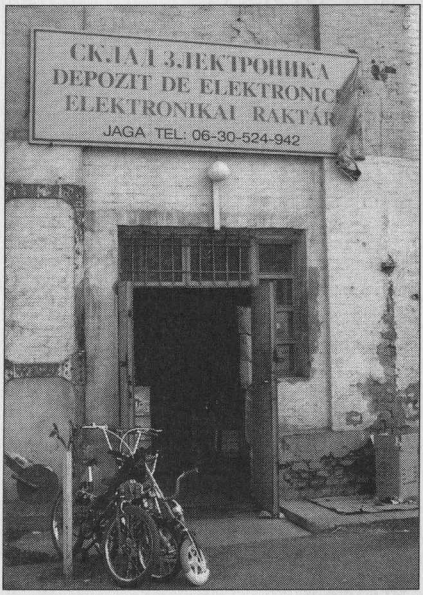
5. kép. **A Ganz-MÁVAG maradványai**



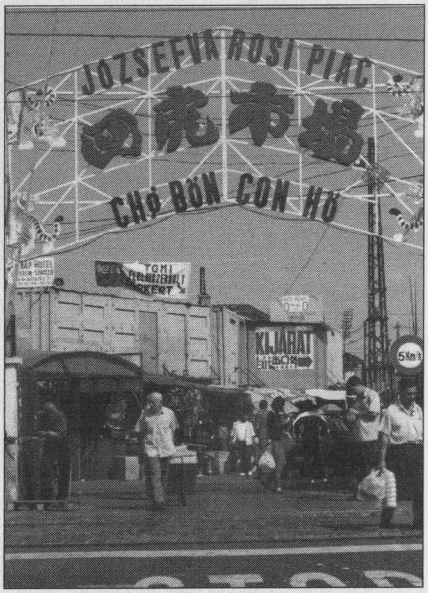
6. kép. **Ganz Felvonógyár – Hunslet**



7. kép. **Északi Járműjavító**



8. kép. **„Keleti kapu"**



9. kép. **Józsefvárosi kínai piac**

10. kép. **Mázsa tér fentről**

Jegyzetek

1 Ezen összefüggések leírásánál a klasszikus urbanisztikai fogalmakon kívül, az új jelenségeket értelmező néhány további fogalom meghatározásával is segítem mondandómat világosabbá tenni. Fogalmak: *A térszerkezet-alakító tényezők* - a területigények és kínálatok, a szállítási technológia és volumen, valamint a társadalmi szintű célokhoz kapcsolódó szervezettség mértéke - együttesen határozzák meg a mindenkori térszerkezeti folyamatok jellegét, irányát, dinamikáját.

Térszerkezet, a különféle feladatoknak megfelelő területhasználat és a különféle hálózatok egymással összefüggő, strukturált rendszere, nagy tehetetlenségű fizikai környezet, amely nagymértékben meghatározza és alakítja a mindenkori társadalmi-gazdasági lehetőségeket és fejlesztési feladatokat.

Területigény: egy-egy települési funkció, vagy teljes település, térség mindenkori működéshez szükséges tér nagysága.

A szállítási technológia a térhasználat, a településszerkezet és a térségek feltárásának - kapcsolatainak jellegét meghatározó, a települések közötti domináns szállítási eszközrendszer (pl. hajó, szekér, szán, vasút, autó, távvezeték, repülő), amelyet a településszerkezet határoz meg.

Szállítási kapacitás a szállítási technológia jellemző egységével az egyidejűleg elszállítható mennyiség, ami magára a környezet használatára, a termelés jellegére, a termelési volumenre, és értékesítésre nagyban kiható dinamizáló, vagy fékező tényező.

A városépítési és fejlesztési folyamatok társadalmi léptékű szervezettsége: minden épület, városrész, település a korának megfelelő műszaki, gazdasági, szervezési kultúra jegyeit viseli. Az egyes részrendszerek szervezettsége, hatékonysága fölött nyilvánul meg a társadalmi szervezettség szintje, amely a hosszabb távra tekintő, és a közösségi célokat is érvényesítő területi folyamatok hatékonyságával mérhető. A települési folyamatok társadalmi szintű szervezettségét összetetten kell vizsgálni, itt egyidejűleg és összehangoltan kell mérlegelni a térségi, a műszaki, ökológiai, várospolitikai és kulturális szempontok érvényesülését és azok integrációját.

Rozsdaövezetnek nevezhetjük a modern ipari termelési korszak végén létrejött, nagyobb kiterjedésű, funkciójukat vesztett, részben vagy teljesen használaton kívüli ipari, gazdasági célú területeket. Ide sorolhatók azok a területek is, ahova olyan tevékenység települt, amely nem érdekelt, vagy nem képes a területet megújításában részt venni.

2 Rédei-Jakobi-Jeney: 2002.: *Tér és Társadalom* 4.

3 Segesváry 2002.: *Tér és Társadalom* 4.

Irodalom

Baross P.: Ingatlanpiaci folyamatok és önkormányzati irányításuk lehetőségei a Budapesti Városfejlesztési Koncepcióban. *Budapesti Negyed,* 2000.

Barta Gy.: Újra „boom" a budapesti gazdaságban. *Budapesti Negyed,* 2000.

Koszorú L.: *Térszerkezet alakítás és városfejlesztés. Budapesti Negyed,* 2000.

Koszorú L. és Társai: *Kőbányai út és térsége.* Városfejlesztési Koncepció. Mont–Teampannon Kft, Budapest, 2001.

Rédey M.–Jakobi Á.–Jeney L.: Regionális specializáció és a feldolgozóipari tevékenység változása. *Tér és Társadalom* 4. 2002.

Segesvári V.: Globalizáció, hegemónia és a harmadik évezred politikai újjárendeződése. *Tér és Társadalom* 4. 2002.

TOSICS IVÁN

Elképzelés az átmeneti zóna és a barnaövezet jövőjére a Budapest Városfejlesztési Koncepciójában és a kidolgozás alatt álló Középtávú Városfejlesztési Programjában

A Fővárosi Közgyűlés 2003. március 27-én elfogadta Budapest Városfejlesztési Koncepcióját (BVK). Ennek gerincét a 15 évre szóló stratégiai célok alkotják, amelyek 7 témakörben foglalják össze a hosszú távon elvégzendő feladatokat, míg a nyolcadik stratégiai cél a térszerkezet alakításával foglalkozik. A barnaövezet problémái, az épített környezet alakítása, a gazdaság hatékonyságának növelése és a térszerkezet javítása stratégiai célokban egyaránt szerepelnek.

Az elfogadott BVK egy több éve tartó stratégiai tervezési folyamat közbeeső állomásának tekinthető. A Főváros 1997-ben adta ki a (közbeszerzési eljáráson kiválasztott) szakmai konzorciumnak az első megbízást. A munka a Városkutatás Kft. vezetésével tehát több éve folyik, és a közgyűlési elfogadás ellenére távolról sem ért véget, hiszen a hosszú távú koncepció alapján ki kell dolgozni a középtávra, 8 évre szóló városfejlesztési programot. A 2003-ban elfogadott anyag a BVK ötödik változata, ugyanis 1998-tól kezdve a szakmai konzorcium ('stratégiai csoport') minden évben új szakértői anyagot készített, a közben tartott viták, vélemények lényeges elemeit is felhasználva.

Jelen írás a barnaövezet problémájára adandó választ fejlődésében igyekszik bemutatni: nemcsak a 2003-ban elfogadott anyag kerül tehát ismertetésre, hanem az annak megszületéséhez vezető út (a dilemmák, viták, közbeeső döntések), továbbá az azóta történtek, tehát a városfejlesztési program terén tett lépések is.

A barnaövezet problémája összetett, bonyolult városfejlesztési kérdéskör, amely még a szokásos városrehabilitációs problémához képest is fokozottabb mértékben veti fel az integrált tervezés és a partnerekkel való együttműködés szükségességét. A BVK röviden áttekintésre kerülő története jól illusztrálja, hogy a politikai és pénzügyi szorításban működő városvezetés, és a komplex gondolkodásmódot követő szakmai csapat dialógusában ma milyen eredményekre lehet eljutni a barnaövezet speciális gondjainak kezelésében.

Ez az elemézés – a megközelítések változásait illusztrálandó – sok esetben támaszkodik a hivatkozásokban felsorolt dokumentumokra, tartalmi vagy szószerinti idézetek formájában. Az elemzés kitér a barnaövezeti problémák tágabb megközelítését jelentő átmeneti zóna problémakörre is.

BVK első változat: 1998. augusztus

A BVK első változata[1] 10 hónap intenzív munkájával készült el. Az átmeneti övezet ebben az anyagban viszonylag szűk értelmezésben szerepel, lényegében a városmagot déli-délkeleti irányból övező rozsdaövezetre korlátozódik. Ettől lényegében különválasztva tárgyalja az anyag az 'Óbuda-Újpest északi városrész-párt', valamint a közlekedési fejezetben a Körvasúti körutat.

A barnaövezet problémája főleg romeltakarításként, az ipari zárványterületek rehabilitációja (újrapozicionálása) formájában kerül felvetésre. A téma a városrehabilitáció második súlyponti területeként, a belvárosi rehabilitáció utáni, de a lakótelepek humanizálását megelőző prioritásként kerül tárgyalásra. Ugyanakkor 'az átmeneti zóna vegyes szektorai' megnevezéssel a barnaövezet szerepel a térszerkezeti modell 5 fő eleme sorában is (a Duna, az Óbuda-Újpest északi városrész-pár, a belső városrész rehabilitációs területei, és a déli előváros logisztikai sávja mellett). „A város szövetébe, lakóterületek közé zárt struktúra és tartalom szervezett megújításra vár. Az itt található igen változatos területhasználatok számos lehetőséget kínálnak mind a főváros funkcionális és területi hiányainak pótlására, mind a gazdaság felfrissülésére."[2]

Az elemzés szerint az átmeneti zóna (amely Kőbányától, a Csepel-sziget csúcsát felfűzve a lágymányosi iparterületen át, a kelenföldi lakóterülettel megszakítva egészen a Budaörsi medencéig tart) helyzetét jelentős mértékben rontotta, hogy az átfogó privatizációt megelőzően nem készült e területekre fejlesztési program, az ingatlanok gyorsan és településrendezési szempontból szakszerűtlenül kerültek eladásra. A privatizáció után csak a vállalatok egy része bizonyult életképesnek, de ezeknek is hamarosan új ingatlanra lesz szükségük, a meglévő telephely helyben végrehajtott rehabilitációja általában nem alkalmazható megoldás. Emiatt az itteni vállalkozások hosszú távú jövője főként a funkcióváltástól függ.

Az átmeneti zónával kapcsolatos elképzelés alapját az a prognózis képezi, hogy a belső városrészt övező átmeneti zóna megújításra szoruló sávjában az ipari területek 30-40%-a felszabadul. Annak, hogy a felszabadult ipari területeket a korszerű, területigényes és „környezetbarát" ipar ténylegesen hasznosítani is tudja, két fő feltétele van. Egyrészt olyan közúthálózati fejlesztések szükségesek, amelyek lehetővé teszik a jelentkező befektetői, beruházási szándékok egy részének a területre irányítását, másrészt szükség lehet a telephelyek megfelelő „előkészítésére", megtisztítására is.

Az átmeneti zóna kezelése jövőbeni szerepének tisztázásán, a térség pozitív jövőképének meghatározásán múlik. A jövőkép alapját e zóna városszerkezeti kapcsolatai és jelenlegi vegyes területhasználata, „mozaikos" szerkezete adja.

Az anyagban javasolt programelemek:

– *Funkcióváltás, hiányzó belső területi és elővárosi funkciók fogadása.* A cél a kapcsolódó belső városi térségek számára nélkülözhetetlen funkciók elhelyezésének biztosítása, pl. irodaközpontok, kereskedelmi és bevásárlóközpontok. Az átmeneti zónában rendelkezésre álló sport- és zöldterületek súlyos hiányt képesek pótolni, ezért ezek beépítését ki kell zárni. Szükséges a hagyományos nagyipar fokozatos kiszorítása, a vasúti, katonai, és más funkcióvesztett vagy rosszul hasznosított területek átalakítása, felszabadítása, megújítása, és azok területén városi logisztikai parkok kiépítése, új zöldfelületi létesítmények telepítése.

– *Szerkezetalakítás és struktúra-adás, a térségi és övezeti prioritások kijelölésével és fejlesztési szabályozásával.* A reurbanizációs szektorokban a lakófunkció és a hozzákapcsolódó intézményi és kereskedelmi-szolgáltató tevékenységek kell, hogy előnyt kapjanak. A vegyes ipari szektorban támogatandók mindazok a termelési, szolgáltatási, kereskedelmi, logisztikai funkciójú tevékenységek, melyek a zóna iparszerkezetének megújítását kisebb térbeli egységek keretei között, hatékonyabb szervezetekben végzik. A „modernizációs klaszterekben" a prioritás a legfejlettebb ipar, szolgáltatás, kutatás megtelepedése kell legyen, az ipari zóna átfogó rehabilitációjával. A lakóterületi rehabilitáció feladata egyrészt a zárványterületek és a sajátos (lakó)telepek kezelése, másrészt új lakóövezetek és lakóterületek kijelölése, a funkcióváltó ipari területeken közepesen laza intenzitású lakásépítés előkészítése.

– *Hálózatépítés, a terület feltárása, a belső városi térségek tehermentesítése.* A Körvasúti körút legfontosabb feltáró szakaszának a kőbányai területeket érintő kapcsolatokat kell tekinteni. Szükséges egyes sugárirányú utak felújítása. A Csepel-sziget sziget jellegének feloldása, a dél-budapesti városszerkezet integrálása elengedhetetlenné teszi a Körvasúti körút szigetet átszelő szakaszának kiépítését, az új déli Duna-híddal. (E szakasz megvalósítására azonban csak az északi kapcsolat kiépítését követően kerülhet sor.) A forgalomvonzó funkciók számára a megújuló főhálózatok hatósugarában kell helyet kijelölni, a várost ellátó „városi" logisztikai rendszerek helybiztosítására az egyik lehetséges hely az átszervezendő Ferencvárosi pályaudvar és térsége, ahol jelenleg kiterjedt használaton kívüli területek is találhatók. A pesti Duna-parton a Nagyvásártelep és a Pesterzsébet felső rendező pályaudvar térségének átstrukturálásával értékes folyóparti területek szabadulhatnak fel.

A BVK 1998-as anyaga számos fontos javaslatot tartalmaz az átmeneti övezet átstrukturálásának megvalósításához szükséges eszköz- és intézményrendszer vonatkozásában.

– A Fővárosi Önkormányzat szabályozási 'ereje' nem elégséges. A kerületi KSZT-k ugyan nem lehetnek ellentétesek az övezeti tervekkel, a Fővárosi Önkormányzat azonban csak a kerületi tervek jogszerűségét (a fővárosi keretelőírásoknak való megfelelést) ellenőrizheti. Törvénymódosítást kell kezdeményezni az elővásárlási jog szélesebb körben való alkalmazhatósága érdekében is.

– A fővárosi adórendszer átvilágítása során meg kell vizsgálni az iparűzési adó differenciálásának lehetőségét. A differenciálás egyik szempontja a terület kell, hogy legyen, azaz váljon lehetségessé adókedvezmény megadása a város egyes területein (pl. az átmeneti zónában, rozsdaövezeti területeken) a beruházóknak.

– A fővárosi telekpolitika kialakításánál megfontolandó, hogy a Fővárosi Önkormányzat megfelelő időben vásárolja fel a stratégiailag legfontosabb infrastrukturális vonalak területeit, ugyanakkor telekpolitikáját kösse a Városfejlesztési Koncepció kiemelt fejlesztési projektjeihez.

– A fejlesztések esetlegességének, ágazati dominanciájának csökkentése, a jobb koordináció és a nagyobb multiplikátor hatás elérése érdekében a nagyobb projektek, illetve összetettebb projekt-térségek esetében szükséges nonprofit fejlesztő vállalat(ok) létrehozása, vagy felhatalmazása telekvásárlásokra és -eladásokra is kiterjedően. E vállalatok feladata döntően előkészítő jellegű, nem vehetnek át olyan jogokat, amelyeket egyértelműen választott testületek vagy hatóságok gyakorolnak, és olyan munkálatokat – mint például konkrét építés – sem végezhetnek, amelyek a magánszektorra hagyandók.

A BVK első változata a legtöbb elemző szerint kiegyensúlyozott, jó anyag volt, amely alkalmas lett volna arra, hogy erre alapozva politikai döntés szülessen a BVK-ról. Ez több ok miatt is jó lett volna: több évet nyert volna a program kidolgozásának elkezdése, és a városfejlesztés akkori, viszonylag jó anyagi feltételei miatt a megvalósítás elkezdésének is jobbak lettek volna az esélyei.

Nem így történt. A politika nem ismerte fel a gyors döntés előnyeit, a szakértők pedig több időt szerettek volna egyes problémák mélyebb elemzésére. Ezért a munka a prioritások kidolgozása és a politikai megvitatás helyett néhány kiválasztott témakörben a 'mélyfúrások' irányába folytatódott, ami az anyag elmélyülését eredményezte, ugyanakkor több éves késéshez is vezetett. Mindazonáltal a barnaövezeti probléma szempontjából a mélyfúrások időszaka e prioritás határozott felerősödését, sőt, átmenetileg a középpontba állítását hozta magával.

BVK második változat: 1999. november

Az anyag rövid bevezetője fontos megállapítást tartalmaz: *„A Városfejlesztési Koncepció ... hosszú távú stratégiája középpontjába az átmeneti zóna átalakítását, differenciált fejlesztését helyezi."* Ennek megfelelően a korábbinál részletesebb módon kerül tárgyalásra a Körvasúti körút, a hidak, az intermodális csomópontok témaköre, és a 'húzó projektek' sorában is fontos szerepet kap a barnaövezet átstrukturálása.

A barnaövezet tekintetében nem pusztán a prioritás változott meg, hanem a megközelítés módja is. Az átmeneti övezet korábban külön tárgyalt projektjei a Körvasúti körútra 'felfűzve' egy közös gondolati mezőbe kerültek, integráltabbá váltak. Ezáltal megnőtt a Körvasúti körút jelentősége is, amelynek *„... kialakítása nem egyszerűen közlekedési feladat, hanem minőségi közterület kialakítása. A körútnak zöldbeágyazott parkvárosi útvonalként kell megjelennie..."*

A BVK kidolgozásának második évében a tervező csapatnak tehát meggyőződésévé vált, hogy Budapest hosszú távú fejlesztésének kulcsa az átmeneti övezetben van, és hogy ennek kiemelt kezelésével határozott prioritást lehet adni a városfejlesztésnek. Ezzel párhuzamosan konkrét mintaprojektek is megfogalmazódtak, mint egy ipari park kialakítása, illetve a Ferencváros–Csepel-Észak fejlesztési program.

A BVK második változata volt a kiindulópontja a kerületcsoportos viták-nak, melyekre 2000. márciusában került sor. A viták során egyes kerületek részéről megfontolásra érdemes javaslatok hangzottak el.

– Az átmeneti zóna fejlesztésének alapelve jó, de a terület feltáratlansága miatt csak nagy energiákkal valósítható meg. A BVK meg kell, hogy határozza azt az áttörési pontot, ahol minimális befektetéssel elindítható az alapelv megvalósítása (III. kerület).

– A leromlott ipari területek helyzetén sokat rontott a privatizáció, valamint a túl szigorú környezetvédelmi előírások, amelyek elriasztják a befektetőket. Ma már sok terület reménytelen helyzetbe került elaprózódott tulajdonosi struktúrájával (IV. kerület).

– Az ipari rehabilitáció, az átmeneti zóna fejlesztése nagyon fontos. A *brownfield* zóna újjáéesztése pusztán városrendezési eszközökkel nem megy, ide gazdasági eszközök is kellenek. Ezt a belső területek rehabilitációjával együtt kellene elindítani, különben teljesen lemarad ez a terület. Nagy pénzek kellenének ide, 50 milliós nagyságrendről nem is érdemes beszélni, ennyi pénz csak a vizsgálatokra lenne elég. Kiemelten kell foglalkozni a MÁV-val, amely hatalmas területeket tulajdonol, nagy alulhasznosítással, teljesen önkényes telekosztásokat, tulajdonátadásokat hajt végre, ami már jogi beavatkozást is igényel (IX. kerület).

– Az iparterületek rehabilitációja ügyében elszalad mellettünk az idő, sok ipari vállalat tönkrement, kisebb cégek kerültek be a helyükre, a területek felaprózódnak. A helyi önkormányzat nem képes aktívan beavatkozni. Az iparterületi rehabilitációs alap létrehozása nem tűr halasztást, ennek alkalmazásával a nagyvállalatok megszűnésekor most még lenne lehetőség arra, hogy a város szívében az ipar véglegesen megszűnjön (X. kerület).

A kerületi és szakmai szervezetekkel folytatott viták alapján került kidolgozásra a BVK harmadik változata.

BVK harmadik változat: 2000. szeptember

Ennek az anyagnak a barnaövezet szempontjából kulcsfontosságú megállapításai a következők: *„... az átmeneti zóna sajátos, funkciógazdag 'park-várossá' kell átalakuljon, ahol a nagyobb tömegeket vonzó, zöldfelületeket is igénylő szabadidős funkciók – beleértve a szabadidős sportokat is – számára is helyet kell biztosítani... "* *„A hosszú távú célként az átmeneti zónát a középpontba helyező fejlesztési stratégia határozott állásfoglalást jelent a közszféra dinamikus, aktív szerepe mellett is."* A Körvasúti körút környéke ideális helye az eszközváltási zónának, az intermodális csomópontoknak. Utóbbiak megépítése *„...az alapfunkciók tekintetében a közszféra fejlesztése..."*, ami projekttársaságban lenne ideálisan megvalósítható.

Az anyag 2000. szeptember elején került a Főpolgármesteri Kabinet elé, amely azonban érdemi tárgyalás és vita nélkül levette a napirendről. Az ezt követő hónapokban folytatott megbeszélésekből kiderült, hogy a Főváros politikai vezetése a szakmai csapat új felfogásának számos elemével nem ért egyet. A legfőbb konfliktuspontok az alábbiak voltak.

– Az átmeneti zóna fejlesztésének kiemelt kezelése, középpontba helyezése: a városvezetés ezt ellenezte, arra hivatkozva, hogy ezzel 'túl sok frontot nyitna meg a város', ez a feladat különben sem tekinthető fontosabbnak, mint például a belvárosi városrehabilitáció problémáinak kezelése.

– A közszféra dinamikus, kezdeményező szerepvállalása, a jogilag kötelezőkön túlmenő feladatok felvállalása: ezzel sem értett egyet a városvezetők egy része, amit a kormánnyal való viszony fokozatos romlása tovább erősített.

– Élesen megfogalmazásra kerültek a városvezetés egy részének az eszköz- és intézményrendszerre vonatkozó elképzelésekkel kapcsolatos fenntartásai is, amelyek között szerepelt a projekttársaságokra vonatkozó elképzelés elutasítása, és az, hogy a szükséges területtartalékolások érdekében legfeljebb szabályozás lehetséges, elővásárlás nem.

A megbízó és a szakmai csapat közötti nézeteltérések rendezésére 2000 őszén és 2001 tavaszán mindkét oldalról történtek erőfeszítések. A szakmai

csapat megfogalmazta a legfőbb tisztázandó kérdéseket, amelyek között előkelő helyet foglalt el az átmeneti zóna problémaköre, nevezetesen: reális elképzelés-e, hogy a Körvasúti körút építése, és ezzel az átmeneti zóna feltárása szinte megindítja a fejlődést, vagy nagy volumenű egyéb közberuházásokra lenne szükség a magántőke érdeklődésének felkeltésére. Az e kérdésre adott válasz nagy mértékben befolyásolja, hogy elfogadható-e hosszú távú „vezérprogramként" a város átmeneti zónájának feltárása, parkvárossá fejlesztése a Körvasúti körút építésével, vagy pedig ez csak a többi kiemelt céllal, pl. a belvárosi rehabilitációval azonos súlyú célkitűzés legyen (vagy esetleg a hangsúly a belvárosi rehabilitációra kerüljön). Kapcsolódó kérdés, hogy a Főváros felvállalja-e a gazdaságpolitika befolyásolásának szerepét. Ha igen, mérlegelni kell, hogy az aktív gazdaságpolitika stratégiai programjavaslatai közül a Főváros melyeket tart inkább, illetve kevésbé felvállalhatónak, vagy éppen felvállalhatatlannak (ami még nem zárja ki azt, hogy más szereplők fellépését ösztönözheti).

A több hónapon keresztül tartó egyeztetések eredményeképpen sikerült olyan kompromisszumos álláspontot kialakítani minden kérdésben, ami lehetővé tette a munka folytatását.

– Az átmeneti zónával kapcsolatban megállapításra került, hogy ez nem lehet hosszú távú vezérprojekt. Az átmeneti zóna feltárása, és a Körvasúti körút építése egymással erősen összefüggő kérdéseiben a Főváros egyedül nem képes megoldást találni. Az átmeneti zónával kapcsolatosan ugyanakkor komoly elemző munkát kell végezni, melynek során fel kell tárni a várható folyamatokat és azokat a pontokat, ahol – az adott keretfeltételek között – beavatkozási lehetőség kínálkozik a Főváros számára. Tehát átfogóan kell gondolkozni az átmeneti zónáról, és a konceptuális megközelítés alapján kell kidolgozni a pontszerű, gerjesztő fejlesztések lehetséges helyszíneit és tartalmát. Mindezekkel párhuzamosan át kell gondolni az átmeneti zónával kapcsolatos szerepek megosztását, így pl. a kerület adhat területet, a Főváros adhatja a szabályozást és koordináló szerepet vállalhat, továbbá meg kell vizsgálni, hogy az emberek (a lakásszektor kapcsán), a magántőke és a kerület vállalkoznak-e finanszírozásra. Mindezektől együttesen függ a Főváros finanszírozási szerepvállalásával kapcsolatos álláspont.

– A Főváros ellenezte a következetesen visszatérő területfoglalás (előzetes területfelvásárlás) gondolatát. Ennek egyrészt gazdasági okai vannak (források hiánya), de az is, hogy a fővárosi vezetők szerint nem látható, hogy hogyan alakítható ki ennek korrekt rendszere. A fővárosi álláspont szerint ez lemerevítené a városterveze/fejlesztést, túl erős, csak nagy veszteséggel járó kötöttségeket eredményezne, hozzákötné a várost olyan fejlesztésekhez, amelyek később esetleg felülvizsgálandók volnának. Ugyanakkor egyes fővárosi vezetők szerint rendszerszerűen, normatív módon, lobby-torzítások nélkül tudná kezelni ezt a problémát a telekérték-növekedési adó, vagy a projektadó

valamikori bevezetése (a drágábban megvásárolt terület ára egy folyamatban visszatérülne).

– Az intézményrendszer vonatkozásában a fővárosi vezetés elismerte, hogy valóban nincsenek összehangolt rendszerek a fővárosban, ami probléma abból a szempontból, hogy állandóan figyelni kell, milyen irányban halad a város a legkülönbözőbb kiemelt és fontosnak tartott területeken. Elfogadták fővárosi oldalról, hogy ez egy rendszeresen és koordináltan elvégzett feladat legyen, anélkül azonban, hogy azonnal külön intézmény kerülne létrehozásra. Ugyanakkor sürgős feladat áttekinteni, mind a városfejlesztés, mind az EU-csatlakozás szempontjából, hogy milyen feladatok várnak a Fővárosi Önkormányzatra, amelyekre a Városháza intézményi, szervezeti rendszerét fel kell készíteni. Vizsgálni kell szervezetátalakítási – esetleg szervezet létrehozási – változatokat is, melyekről végső soron majd a politikának kell döntenie.

– Az aktív gazdaságpolitikával kapcsolatban erős fenntartások fogalmazódtak meg a Főváros részéről. A húzóágazatok adókedvezményekkel, területi vagy infrastrukturális juttatásokkal való támogatása helyett csak a közvetett beavatkozás szükségessége került elismerésre. Eszerint a Főváros akkor folytat aktív gazdaságpolitikát, ha az általános infrastrukturális ellátottságot, a közlekedési viszonyokat, a közbiztonságot javítja, ha a szociális szegregáció csökkentésében vagy lefékezésében segít. Konkrét támogatásként leginkább csak a kis- és középvállalkozások támogatása kerülhet szóba.

– Az iparűzési adóval kapcsolatban megfogalmazódott, hogy olyan alacsony a fővárosi adó, hogy nincs igazából jelentősége annak, hogy például egy multinacionális vállalat kap-e iparűzési adókedvezményt, vagy nem. Ehelyett inkább fontos volna egy egységes, jól áttekinthető fővárosi információs rendszer, a kerületekkel összefogásban.

A városvezetéssel folytatott konzultációk eredményei, a kiizzadott kompromisszumok lehetővé tették a munka folytatását. A Főpolgármesteri Kabinet 2001. júniusi döntése után kidolgozásra került a BVK negyedik változata.

BVK negyedik változat: 2001. december

A BVK negyedik változatában a politikai-szakmai kompromisszumok hatására bekövetkezett változásokat jelzi, hogy ebben a változatban a térszerkezeti elemek között már nincs kiemelve az átmeneti zóna, és hogy a területi tartalékok feltárása került kihangsúlyozásra az ennél átfogóbb 'parkváros' elképzelés rovására. A kiemelt stratégiai területek, térszerkezeti elemek felsorolásában az átmeneti zóna esetében kihangsúlyozásra kerül ennek a várostestbe való integrálása, a város karakterének megőrzése mellett a rozsdamezős kínálati területek megnyitása új típusú fejlesztések számára. Szerényebbé váltak a

Főváros szerepével kapcsolatos kijelentések is, amennyiben *„...a Körvasúti körút mellett kisebb léptékű, kapcsolatjavító közlekedési beruházásokat, a terület jövőbeli szerepének megfelelő közműfejlesztéseket..."* kell, hogy végezzen. Sokkal óvatosabbá váltak a nagy zöldterületek kialakítására, ezzel kapcsolatos területvásárlásra vonatkozó javaslatok is, amelyek már inkább csak támogatások elnyerésére irányuló pályázatírásra utalnak. A mintaprojektek közül három érinti az átmeneti zónát, és ezen belül a barnaövezetet: Észak-Buda, Csepel és Dél-Budapest, valamint a Kőbányai úti barnaövezeti mintaprojekt.

A BVK negyedik változata szolgált alapul a koncepcióalkotás folyamatában a legszélesebb konzultációt jelentő 'Városfórumok' megrendezésének, melyekre 2002. márciusában került sor. Az országos választásokat megelőző, politikailag nem túl szerencsés időszakban sikerként lehetett elkönyvelni, hogy a Városházán megrendezett négy (egymást hetente követő) találkozón mintegy 550-en vettek részt, és a vitákat sikerült szakmai keretek között tartani.

A viták során az általános elismerések mellett mindkét oldalról bírálatok is érték az átmeneti övezetre vonatkozó programot. Egyesek szerint a 15 éves hosszú távú időszakon belül a rozsdaövezeti program helyett inkább más problémák (például a lakótelepek leromlásának megelőzése) kellene, hogy prioritást kapjanak. Mások szerint viszont a BVK-ban foglaltaknál éppen hogy nagyobb figyelmet kellene fordítani az átmeneti zónára, a mozaikszerű fejlesztés helyett nagy összefüggő parkfelületek kialakítására kell törekedni, mivel az átmeneti övezet soha vissza nem térő lehetőség a város új tagolására. Nagyobb közösségi beruházások szükségesek a budapesti rozsdazóna 2100 hektáros területének lakásfejlesztési, vagy más célú rendbehozásához is, mivel a magántőke vonzásához a Körvasúti körút megépítése, és egyes szabályzókból adható engedmény (alacsonyabb zöldterületi arány és magasabb szintterületi mutató engedélyezése) nem elég, ezeken túlmenően szükséges a Főváros terület-előkészítésben való részvétele is.

Egyes számítások szerint a barnaövezetre jellemző törmelék eltakarítása négyzetméterenként 20 ezer Ft-ba kerül. Mivel 10 hektár alatt nincs meg egy terület átstrukturálásához szükséges kritikus tömeg, legalább 2 mrd Ft kell az induláshoz, amihez adódik a talajszennyezés kezelése, és az időt rabló bontás. Kizárt, hogy magánszereplők képesek legyenek ilyen előzetes költségeket vállalni (Népszabadság, 2002. március.).

A Városfórumok legátütőbb 'üzenete' a környezet megvédésével foglalkozó programok erősítésére való igény volt. Sokan érveltek úgy, hogy a zöldterületek témakörében is szükséges konkrét projektek kijelölése, és az összefüggő nagyobb zöldterületek létrehozása céljából külön stratégiai célt kell megfogalmazni. Erős volt az aggodalom a zöldterületi és a városon belüli lakásépítési, út- és vasútépítési fejlesztések összeegyeztethetőségével kapcsolatban.

BUK ötödik változat: 2002. december

A Városfórumok, valamint az írásbeli véleményezési folyamat (ennek részeként az országos szervek álláspontjának mérlegelése) alapján alakult ki az a változat, amely végülis 2003. márciusában a Fővárosi Közgyűlés elé került. Az egyik leglátványosabb változás a stratégiai célok számának növekedése, amennyiben a természeti környezet megvédése – alapvetően a Városfórumok hatására – önálló stratégiai céllá vált.

A városfejlesztés keretfeltételeinek elemzése során az átmeneti zónával kapcsolatban megfogalmazásra kerül az alapvető dilemma. *„A területi tartalék feltárása a város számára mindenképpen előnyös eredményekkel járhat. A ma alul- vagy provizórikusan használt területek megfelelő helyzetbe hozása azonban igen jelentős infrastruktúra-építési (hidak, közutak) programok indítását igényli; olyanokat is, amelyek megvalósítása meghaladja a Főváros hatáskörét, anyagi lehetőségeit. Alapvető fejlesztéspolitikai dilemmaként merül fel ezért, hogy felvállalja-e a Főváros, már a közelebbi távlatban, legalább néhány jobb helyzetű részen olyan – területi – programok kezdeményezését, előfinanszírozását, a kerületi elképzelésekkel való koordinációját, amelyek a területek átstrukturálódásához, megújulásához vezethetnek el."*

A városfejlődés konfliktusai sorában az első helyen szerepel a barnaövezet: *„Fokozódik egyes nagyobb, városon belüli térszerkezeti egységek leromlása, krízise: a város térbeli szerkezetének törése az átmeneti övezet alacsony beépítési sűrűségű, leromlott és zavaróan vegyes funkciójú területe mentén, mely terület koncentrált feljavító beavatkozások nélkül esélytelen a nagy területigényű ingatlankeresletre a városszéli területeken jelentkező, zöldmezős kínálattal szemben; ..."*

A nagy távlatú jövőkép elsődleges fontosságú, és az ágazati-funkcionális célokkal összhangban lévő térszerkezeti elemei sorában elsőnek kerül említésre az átmeneti zóna: *„az északi és déli Duna-hidakkal megépítésre kerül a Körvasúti körút, amely feltárja az átmeneti zóna barnaövezetét, környezetbarát ipari, lakó, szolgáltatási, kereskedelmi, közlekedési (intermodális központok) és zöldterületi funkciók egymással szerves kapcsolatban lévő hálózatát kialakítva, magas presztízsű 'parkvárossá' fejlesztve az elhanyagolt ipari övezetet ..."*

„Az átmeneti zóna megújítása, területi tartalékainak feltárása" fejezetben foglaltak szerint a város fenntartható fejlesztési pályára állításának, és a város kompaktsága megtartásának elengedhetetlen feltétele a városszerkezet sűrűségi törésének csökkentése, kezelése, az átmeneti övezet átstrukturálása és újrahasznosítása. A program célja átfogó közlekedési és területfejlesztési koncepcióra építve, mozaikszerűen indított akcióterületi projektekkel elősegíteni az átmeneti zóna átstrukturálódási folyamatát. A program eredményeként je-

lentős területi tartalékok szabadulnak fel a városközponthoz közeli területeken, melyeken fontos funkciók helyezhetők el.

Az átmeneti zónában a jövőben sem várható nagy munkahely-sűrűségű termelőtevékenységek megtelepedése, a jelentősebb szállítási tevékenységet vonzó raktározási és elosztó/logisztikai funkciók létesítése pedig csak néhány, jól kiválasztott helyen fogadható el. Emiatt a zóna intenzívebb hasznosításának programja feltételezi más, ebben a zónában eddig csak elszórtan jelen lévő funkció megtelepülésének szorgalmazását, ösztönzését, a lakás, az iroda(-park), megfelelő helyeken ipari parkok létesítését.

A fejlesztési folyamat eredményeként az átmeneti zónának sajátos, funkciógazdag „parkvárossá" kell átalakulnia, ahol a nagyobb tömegeket vonzó, zöldfelületeket igénylő szabadidős funkciók – beleértve a szabadidős sportokat is – számára is helyet kell biztosítani, semmiképpen sem lenne helyes ezeket továbbra is bezsúfolni a meglévő belső zöldfelületekbe (Városliget, Népliget). Egyúttal, e köztes sávban lehet leginkább ellensúlyozni a belső pesti városrészek igen alacsony zöldterületi ellátását is. A szabadidős funkciók egy részével kapcsolatban, talán már a közel jövőben erősödik a városi társadalom fizetőképessége, s így a szabadidő-létesítmények építésébe a magán-fejlesztőszektor is bekapcsolható. Más részük esetében területtartalékolás lesz szükséges, ami összhangban van azzal, hogy az átmeneti zóna átstrukturálása nagytávlatú stratégia.

A koncepció nagy távlatú célkitűzései között ez az egyik legfontosabb, amelynek jellege megköveteli a Főváros aktív kezdeményezését, hiszen a többi szereplő csak részfeladatok megoldásában lehet érdekelt. Így az EU-ra a környezettisztítás, a kormányra az ipari struktúra átalakítása, a piaci szereplőkre pedig, megfelelő körülmények biztosítása esetén, a konkrét rozsdaövezeti beruházások vonatkozásában lehet számítani. Az egyes kerületek partnerek lehetnek az átmeneti övezet területükre eső részének átalakításában, részvételüknek azonban erős korlátai vannak, hiszen az átmeneti övezet Budapest legszegényebb kerületein húzódik végig. A következő időszakban a térség problémáinak feltárása (pl. a környezeti károk nagyságának felmérése) után kell konkretizálni a fővárosi szerepvállalást, és azt, hogy – a többi aktor bevonásával – a térség mely pontjain kell (lehetőleg már a hosszú távú időszak második felében) markáns beavatkozásokkal megkezdeni a programot.

A térség megújulását szolgálja mindenekelőtt az a szerkezetfejlesztő program, amelynek gerincét a Körvasúti körút és a csatlakozó Duna-hidak megépítése képviseli. Ez fő elemként mindenekelőtt a terület potenciáljának alapvető megváltoztatásával szolgálja a fejlesztési szándékok, források megjelenését.

E fő elemen túl fontosak egyes szerkezetjavító beavatkozások, a mozaikos területszerkezetet javító kapcsolatok kiépítése (pl. vasútvonalakkal közrezárt zárványterületek kapcsolatainak javítása, korábban ipartelepekbe vont közte-

rületek újra megnyitása, egyes közművek, pl. távfűtővezetékek, elektromos távvezetékek elrejtésével a környezet minőségének javítása stb.).

Jelentős környezetvédelmi beavatkozásokra van szükség: elsősorban a korábbi talajszennyezések felszámolása – ami a területek újrahasznosításának alapfeltétele – igényel közforrásokat, melyekhez az állami/nemzetközi környezetvédelmi források bevonása mellett fővárosi forrásokat is fel kell használni.

A vasúti, honvédségi területek rendezése, hasznosítása során elkészítendők az érintettek részéről közös – szükség szerint részben állami – finanszírozással a felszámolható MÁV és honvédségi területek jövőbeni hasznosításának részletes programjai, és ezek alapján kidolgozandók a megfelelő szabályozási/rendezési munkálatok. Alapvető feladat, hogy végre megszűnjön e funkciók területeinek elszigeteltsége, „érinthetetlensége" a várostestben, illetőleg jövőbeni hasznosításuk a város általános térszerkezet-alakító törekvéseivel kerüljön összhangba.

Az ipari területek átfogó fejlesztési programjában részletes felmérés készítendő a területek helyzetéről, és program a lehetséges jövőképükről, fejlesztési potenciáljukról, másrészt meghatározandók azok a legalapvetőbb szabályozási elemek, amelyek ösztönzően hathatnak azon területek átalakítására, amelyeken az átstrukturálás reális, illetve kívánatos.

Az elfogadott, 15 évre szóló Városfejlesztési Koncepció az átmeneti övezetben olyan „húzóprojektek" indítását javasolja, amelyeknél a fővárosnak a kerületekkel koordinált aktivitása túltérjed a tervezésen, programozáson és támogatások nyújtásán. A mintaprojektek „reurbanizációs" jellegűek, azaz a korábban ipari/szolgáltató felhasználású terület új, városias funkciókkal való megújítását célozzák. Ilyen projekt-térségek lehetnek a Gázgyár–Aquincum–Mocsáros térsége, valamint a dél-ferencvárosi–észak-csepeli térség.

A mintaprojektek esetében alapvető fontosságú a részletekbe menő, a városi/kerületi érdekeket messzemenően figyelembe vevő tervezés, ami természetesen nem merülhet ki csupán a rendezési/szabályozási intézkedésekben. Az előkészítésnek tartalmaznia kell – egyebek mellett – a megvalósítás menetét, a szükséges közhatalmi intézkedéseket (pl. kisajátítás), a közösséget terhelő költségeket (pl. területszerzés, infrastruktúra-építés), azok megtérülését, a támogatási programokat, a magán-fejlesztőszektor bevonására, a projekttársaság, vagy más megfelelő vállalati forma létrehozására vonatkozó elképzeléseket. A mintaprojekteknek ezekkel a tervezési lépésekkel való előkészítését javasolt bevenni a 7 éves fejlesztési tervbe. A projekt tényleges megvalósítására a felmérési és tervezési fázis eredményétől függően kell a hosszú távú fázis első vagy második felében sort keríteni.

A Középtávú Városfejlesztési Program első javaslata: 2003. december

A BVK a Közgyűlés által 2003. márciusában elfogadott változata tartalmaz utalásokat a további munkálatokra. *„A Városfejlesztési Koncepció stratégiai elemei közül a Koncepció elfogadását követően, egy 7-8 évre szóló városfejlesztési program kidolgozásával ki kell emelni azokat a középtávra is prioritással bíró célokat, amelyek átrendezhetik a 7 éves fejlesztési terv pusztán ágazati logikát tükröző céljait, elsősorban azáltal, hogy több funkcionális és térszerkezeti szempont egyidejű érvényesítését teszik lehetővé."*[3]

A Koncepció elfogadása után megindult a középtávú prioritások kidolgozásának folyamata. A Városkutatás Kft. által, külső szakértők bevonásával 2003. decemberére elkészített szakmai anyag[4] a középtávú, 8 évre szóló prioritásoknak két fő típusát különbözteti meg (amelyeken túl már csak ágazati kompetenciájú kisebb programok vannak): az elsődleges fontosságú szinergikus területi fejlesztéseket, illetve a kiemelt fontosságú horizontális, átfogó programokat.

Szinergikus területi fejlesztési zónák

A 8 évre szóló középtávú fejlesztési program hatékonyságát nagyban növeli, ha a fejlesztések kevés számú területi zónára, illetve projektcsoportra koncentrálódnak, ahol egyidejűleg több stratégiai cél fejlesztései is megvalósulhatnak. A megvalósulás esélyeit tovább növeli, ha a beavatkozási zónák kapcsolódnak egy-egy tervezett nagyobb léptékű beruházáshoz, fejlesztési területhez, illetve fővárosi tulajdonú területhez. Ilyen kiemelendő területek például a 4-es metró vonala és környezete, a Csepel-északi térség, az Aquincumi-híd és kapcsolódó úthálózatának térsége, a belvárosi rehabilitációs zónák.

Mindezek alapján az anyag fontossági sorrendben a következő területi prioritásokra tesz javaslatot:

– A DBR metró vonala, a hozzá kapcsolódó felszíni közterületek rehabilitációjával, a Kelenföldi pályaudvar – Etele tér intermodális központ kiépítésével;

– Észak-Budapest: a Körvasúti körút északi szakasza a 10-es úttól az M3-ig, az Aquincumi-híddal, a csatlakozó területek rehabilitációjával (Budán: Mocsáros, Gázgyár, Római-part; Pesten: Rákosrendező, Nagy Lajos király útja szélesítése, Szegedi úti felüljáró), figyelembe véve az 5-ös metró fejlesztését, és annak intermodális csomópontját, P+R igényét;

– A Belváros (Kiskörút térsége) komplex, átfogó felértékelése, egyrészt forgalomcsillapítással, a tömegközlekedés fejlesztésével, közösségi parkolásfejlesztéssel; másrészt közterületi és lakóterületi rehabilitációval, zöldfelületrekonstrukcióval, konkrét fejlesztési projektekkel (Erzsébet tér kulturális

hasznosítása, Kiskörút megújítása, Közraktárak átalakítása, Városháza projekt, Király utcai városrehabilitáció);

– Dél-Budapest: Körvasútsori körút déli szakasza, Csepel-Észak fejlesztésével, Központi Szennyvíztisztító, gerincút, parkfejlesztés, 5-ös metró előkészítése a Kálvin térig, illetve az Astoriáig.

– A felsorolt területi prioritások közül a második és a negyedik közvetlenül érint átmeneti övezeti, ezen belül barnaövezeti területeket.

Horizontális, átfogó programok

– Sok nagyobb programnak nincs kifejezett területi vetülete, vagy a város több területét is érintő módon kerülhet megvalósításra. Az alábbi nagyobb, átfogóbb programok javasolhatók a középtávú időszakban prioritásként:

– A tömegközlekedés preferálása (intermodális csomópontok, P+R parkolók rendszere, BKSZ, elővárosi vasutak stb.).

– A város nemzetközi versenyképességének növelése (turisztikai fejlesztések, ipari klaszter és tudományos park fejlesztés pl. Kőbányán vagy a Műegyetemnél, ferihegyi kötöttpályás kapcsolat).

– Lakó- és közterületi rehabilitáció felgyorsítása (Moszkva tér és környéke, kötött pályás hűvösvölgyi elővárosi közlekedés fejlesztésével, közterületi rehabilitációval, Buda hegyvidéki programmal; belső kerületek kulturális és turisztikai célú városrehabilitációja; lakótelepi mintaprojekt, külső városrészközpontok).

– Iparterületi rehabilitáció beindítása (tematika és támogatási rendszer kialakítása, Orczy tér – Kőbányai út mintaprojekt gyógyszergyári klaszter fejlesztésével, rekreációs funkciók erősítésével).

– Szelektív hulladékgyűjtés fokozatos felfuttatása (hulladékszigetek kialakítása, háttéripar problémájának megoldása országos programok alapján, partneri kapcsolatok kialakításával).

– Távfűtési rendszer korszerűsítési programjának kialakítása, a megvalósítás megkezdése a kormány bekapcsolásával.

– Roma program (intézményteremtés, képzési, kulturális, munkaerőpiaci programok, lakóterületi rehabilitáció).

– Szakképzési program a budapesti agglomerációra is kiterjedően.

– Informatikai oktatási program, a könyvtárrendszer informatikai hasznosítása.

– Kórházi és szakellátás regionális reformja.

– Akadálymentesítés.

– Városkörnyéki kapcsolatok fejlesztése, regionális jelentőségű programok kialakítása a partneri kapcsolatok erősítésével.

– A zöldfelületi ellátottság növelése.

A felsoroltak között is akadnak a barnazóna szempontjából releváns javaslatok, így pl. az ipari-klaszter fejlesztés, illetve az iparterületi rehabilitáció beindítása.

A Városfejlesztési Koncepció formálódóban lévő középtávú prioritásai sorában tehát helyet kap néhány barnaövezeti terület: a Mocsáros (lakóterületi fejlesztés lehetősége), az Óbudai Gázgyár (vegyes munka- és lakóhelyi fejlesztés), a Rákosrendező pályaudvar egy része (vegyes fejlesztés), Csepel-szigetcsúcs (szennyvíztisztító, közpark lehetősége).

A Középtávú Városfejlesztési Program kidolgozásának folytatása 2004-ben

A 2004-es évben várhatóan tovább folytatódik a Középtávú Városfejlesztési Program kidolgozása. Az év elején több más körülmény (az EU által finanszírozott Interact projekt, valamint a stratégiai városfejlesztés témakörében az amszterdami szakértőkkel kialakított kooperáció) kapcsán az észak-budai barnamezős projekt-térségre terelődött a legtöbb figyelem. Ennek a centrumában a Gázgyár területe áll, de éppen az integritás érdekében a fejlesztés lehetőségeit a Körvasúti körút északi szakaszával, az Aquincumi-híddal, a Mocsáros, Kaszásdűlő és Aquincum területekkel összefüggésben tekintik át. A területen jelentős a fővárosi tulajdon aránya, ezért alkalmasnak látszik egy olyan mintaprojekt szerepére, melyben bizonyítható, hogy a területileg integrált, program-szintű megközelítés számos előnnyel jár a kizárólag csak az egyes projektekre koncentráló megközelítéssel szemben.

„Ez az észak-budai térség ... várhatóan Budapest életében az egyik legdinamikusabban fejlődő terület lesz az következő 8-10 éven belül. Új híd fog épülni a Dunán, amely remélhetően néhány éven belül összeköti a leendő Körvasúti körút pesti és budai szakaszát. Benépesül a köztudatban ma még ismeretlen Mocsáros-dűlő, amely a Fővárosi Önkormányzat és a III. kerület közös tulajdonában lévő, fejlesztésre szánt, legnagyobb részben beépítetlen területe, amely közelében az elmúlt években már több lakópark is felépült. Megindult a kereskedelmi funkciók letelepedése, a térségben 2003. végén új Auchan áruház épült egy korábbi házgyár területén. Az Óbudai Gázgyár pedig talán a térség legérdekesebb területe, az esettanulmány központi projektje. Az 1913-ban épült, ma a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő Óbudai Gázgyár Közép-Európa legkorszerűbb üzeme volt átadásának idején. Az épületek egy részét lebontották, de az ipartörténeti szempontból legjelentősebb csarnokok, tornyok megmaradtak, a közeljövőben országos védettségűvé válnak. A Gázgyár területén, várhatóan a következő években, a Főváros, a kerület és a magánszektor lényegében első, barnamezős területen megvalósuló közös fejlesztése remélhető.[5]*"*

Az anyag központi állítása az, hogy az „... *észak-budai térség fejlesztése akkor tekinthető eredményesnek, hogyha az elkövetkező időszakban az érintettek között egyetértés születik arról, hogy integrált fejlesztés keretében valósítják meg a projekteket. Optimális esetben a kulturális, a kereskedelmi, a lakó és a közlekedési funkciók megvalósítása egymást erősítve, azonos időszakban valósul meg. ... A Strukturális Alapok pályázati rendszerében a partnerség kiemelkedő jelentőségű szempont: a gázgyári terület fejlesztése kapcsán nem kizárólag a Főváros és a III. kerület között, hanem a fejlesztésbe bevonható egyéb köz- és magánszereplőkkel is, jelen esetben elsősorban a Graphisofttal szükséges a partnerség kiépítése. Nem reális ... hogy a jelentős pénzügyi nehézségekkel birkózó Főváros a teljes területen, saját költségen végezzen kármentesítést és ingatlanfejlesztést. ... Szükséges egy olyan szintű koncepcionális döntés-előkészítő anyag elkészítése, amely átmenetet képez a Városfejlesztési Koncepcióban megfogalmazott átfogó stratégiai célok és a részletes szabályozás között.*"[6]

Az integrált gondolkodásmód kialakításának fontos fejleménye, hogy 2004. februárjában a Főépítészi Irodán elkészült egy, a térségre vonatkozó elképzeléseket összegző tanulmány.[7] Ez az anyag az észak-budai projekt-térség kiemelt kezelésének három legfőbb indokát abban látja, hogy ebben a térségben

– jelentős a fővárosi tulajdonban lévő területek aránya,

– várható a közeljövőben egy 'fővárosi nagyprojekt' (Körvasúti körút és Aquincumi híd) megvalósítása,

– már ma is jelentős a beruházói érdeklődés különböző fejlesztési szegmensekben.

A Középtávú Városfejlesztési Programot készítő tervezők kiemelt törekvése, hogy a kiválasztott térség „programszintű" tervezésével bebizonyítsák, hogy a Főváros, a kerületek, az egyéb köz- és magánszereplők egyaránt nyernek azon, ha egyes projektek elkülönített megvalósítása előtt megszületik a térség egészére vonatkozó elképzelés, amelybe a projektek szervesen illeszkednek. A projektek integrálására, és egyúttal a potenciális szereplők partnerségének megteremtésére irányuló erőfeszítések remélhetőleg 2004-ben meg fogják hozni az eredményüket. Ehhez az kell, hogy a Főváros, még a mai szűkös önkormányzati pénzügyi helyzetben is, elfogadja az integrált gondolkodásmód szükségességét, abban a reményben, hogy ennek hatására az EU-tól és más szereplőktől is jelentős hozzájárulások várhatók a térbeli program megvalósításához.

A kiválasztott projekttérségben kialakulóban lévő integrált megközelítés a budapesti barnaövezet problematikájának kezelésében – mégha nem is a barnaövezet „sűrűjét" érinti – az első valós reménysugárnak tűnik.

Jegyzetek

1 BVK, 1998.
2 BVK, 1998:82
3 BVK, 2002:45
4 Városkutatás, 2003.
5 Ekés, 2004.
6 Ekés, 2004.
7 Beleznay - Cseh - Hegedűs, 2004.

Irodalom

Angyal Gábor: Budapest aranytartaléka, a rozsdazóna. *Népszabadság*, 2002.

Beleznay, É.–Cseh, Zs.–Hegedüs, V.: *North Buda Project Region*. Professional Recommendation, 2004.

BVK: *Budapest Városfejlesztési Koncepciója*. Egyeztetési anyag. Budapest, 1998.

BVK: *Budapest Városfejlesztési Koncepciója*. Munkaközi anyag szakmai-társadalmi vitára a koncepció legfontosabb témacsoportjairól. Budapest, 1999.

BVK: *Budapest Városfejlesztési Koncepciója*. Közgyűlési előterjesztés egyeztetésre szánt anyagának szakértői tervezete. Budapest, 2000.

BVK: *Budapest Városfejlesztési Koncepciója*. Egyeztetési anyag. Budapest, 2001.

BVK: *Budapest Városfejlesztési Koncepciója*. Budapest, 2002.

BVK: *Budapest Városfejlesztési Koncepciójának középtávú prioritásai és a végrehajtás eljárási rendje*. Budapest, 2003.

Ekés, A.: *Budapest Városfejlesztési Koncepciója egy stratégiai céljának végrehajtása: egy barnamezős fejlesztés elősegítése*. Az „Interact" projekt számára készített második esettanulmány. Városkutatás Kft., 2004.

Rehabilitating the Budapest Brownfield Belt

The brownfield belt of the Hungarian capital, where once large industrial production sites were located, comprises an area of 68-70 square kilometres. Some patches of this belt already show signs of rehabilitation, but generally speaking, any effort of brownfield rehabilitation in Budapest faces formidable challenges. The level of environmental pollution, including soil pollution, is high, housing estates are in bad condition, and the Hungarian state railway system still owns many unused, obsolete, empty, polluted and ruined buildings and other real estate within this brownfield area. However, this area could be promising for metropolitan development and become an important economic factor in the future. City planners and researchers agree that the time has come to find practicable solutions to change the colour of the brownfields.

The brownfield topic requires a multidisciplinary approach by economists, sociologists, historians, environmental experts, city planners, geographers – and legislators. Urban planners are mainly architects and other professionals but there are also estate developers and politicians among them. This book, dealing with the possibilities of brownfield rehabilitation consists of four parts:

• The first part describes the 160-year-long history of Budapest as an industrial city, its development and its withdrawal, its situation before World War II and in the period of the socialist regime. With the end of the socialist era, the borders of the present brownfield areas begin to appear.

• This „legacy" and some of its most important characteristics are introduced in the second part: the level of environmental pollution, the area's present economy, the real-estate holdings of the Hungarian railway company and the housing estates, apartments and their inhabitants, caught between these territories and facing serious problems.

• The third part deals with areas whose functions were changed successfully. These areas were freed from factory ruins and polluted and polluting elements. The new shopping centres and the so-called Infopark, having increased continuously over the last 10 years, have successfully erased the memory of the former industrial environment. But there are also valuable industrial monuments that are now museums or are used for new purposes (cultural events, housing, etc.).

• The last part delineates promising plans that deal with the brownfields of Budapest as a whole, instead of describing separate projects. There are plans about traffic infrastructure, changes in spatial structures and rehabilitation. This part also introduces city planning and zoning regulations that are crucial for the rehabilitation of brownfields because they are directly involved with financing such projects. The last essay describes the role of rehabilitation in the Budapest urban development concept, as accepted by the Budapest City Council in 2003.

The problems involved are quite intricate, therefore these essays will not

make the reader stop worrying about challenges, directions of future developments and possible schedules of this process...

The problems themselves are still not known in all their depths and details. For example, we have only clues about the level of pollution in the brownfield areas, their physical conditions after the privatisation of the big state-owned companies, and the possible economic impact of innumerable buildings owned by the state railway company if they would be offered on the real-estate market.

Spontaneous functional changes are good signs, but they are not part of a planned process and represent often only interim solutions. In addition, they utilise only small parts of the existing brownfield area.

Not so long ago, this brownfield belt within Budapest was the economic centre, not only of Budapest but of the whole country, and the workplace of half a million people. Today, most of this area's companies operate there only for a short time, and those who would be able to develop, are not able to expand within this zone, for several reasons which can be described only briefly below.

Planning is not harmonised nearly enough (districts vs. the Budapest City Council, capital vs. agglomeration), and has no economic rationale. Development plans concerning infrastructure for the brownfield areas try to create a more attractive environment for the economy – but only if a company finds a place for itself. Unfortunately, the recently accepted „Masterplan" and its modifications, initiated by the district self-governments, seems to refuse to even deal with industrial areas, present or past. There are not even plans for industrial parks in Budapest proper.

These are only a few aspects to illustrate a traditional conflict between city-planners and entities interested in the economic development of Budapest.

However, the retreat of industry from Budapest has been halted, and the number of industrial workplaces continually exceeds 100,000. Foreign investment interests in industrial projects seems to be on the upswing. So, Budapest's industry could and should develop, if given the space it needs.

The various national governments since 1989 have also not been really helpful regarding the development or rehabilition of the industrial part of Budapest after the change of the regime. Hopefully, the Hungarian capital will receive the support it needs after Hungary's accession to the EU, since the EU does pay special attention to big cities and their development. Now, Budapest – and its precious brownfield areas – have perhaps a better chance to receive national and EU support.

This book is published by the Center for Social Studies of the Hungarian Academy of Sciences as part of its „Strategic Research" series. The Center for Regional Studies of the Hungarian Academy of Sciences and OTKA (KO–1940/2002: T 037316 research project) have also participated in this work by providing research material and financial support, as well as the the Budapest City Council by financing the work for a successful application.

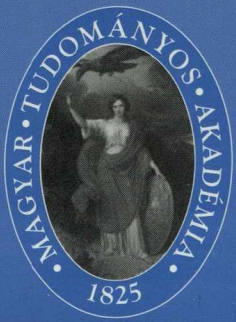
Györgyi Barta

A kötet szerzői

BARTA György	közgazdász, az MTA doktora MTA Regionális Kutatások Központja
BELUSZKY Pál	geográfus, az MTA doktora MTA Regionális Kutatások Központja
ERŐ Zoltán	építész Palatium Kft.
FÁBRY György	közlekedésmérnök FŐMTERV
GRÓF Imre	elnök Infopark Fejlesztési Rt.
GYŐRI Róbert	geográfus MTA Regionális Kutatások Központja
KERESZTÉLY Krisztina	történész, PhD. MTA Regionális Kutatások Központja
KOSZORÚ Lajos	építész az M-Teampannon Mérnöki Iroda vezetője
KOVÁCS Zoltán	geográfus, az MTA doktora MTA Földrajztudományi Kutató Intézet
KUKELY György	geográfus, PhD.-hallgató ELTE TTK
LOCSMÁNDI Gábor	építészmérnök, PhD., tanszékvezető, egyetemi docens Budapesti Műszaki Egyetem Urbanisztikai Tanszék
MOLNÁR László	igazgató FŐMTERV Rt.
NAGY Katalin	a mezőgazdaság tudomány kandidátusa, Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft.
POLGÁR Judit	szociológus Üzenet Tanácsadó Kft.
RICHERS, Julia	történész, PhD-hallgató a Baseli Egyetem Kelet-Európai Történeti Tanszékén

SAMIN, Etienne	építészhallgató a Nancy Egyetem Építészeti Karán (Franciaország)
SIKOS T. Tamás	közgazdász, MTA doktora, főiskolai tanár Modern Üzleti Tudományok Főiskolája
SOÓKI-TÓTH Gábor	okl. ingatlanszakértő ECORYS Magyarország
SÜTŐ András Balázs	építészkritikus NAOS Consulting
SZABÓ Julianna	urbanista Budapesti Műszaki Egyetem Urbanisztikai Tanszék
TOSICS Iván	szociológus Városkutatás Kft.
VALKÓ Dávid	geográfus, kutatási igazgató Otthon Centrum

TECHNIKAI MUNKATÁRSAK

BOTTLIK Zsolt	geográfus, PhD. ELTE TTK Regionális Földrajzi Tanszék
FENYVESINÉ SIMON Ágnes	technikai szerkesztő MTA Regionális Kutatások Központja
TAKÁCS Balázs	informatikus MTA Regionális Kutatások Központja

Ára: 2150 Ft