

# **Élhető vagy működő város?**

## **Cikk a Városi Közlekedés számára**

**Tosics Iván**

**Városkutatás Kft**

**2006. augusztus 9.**

Ennek az írásnak a címe egy kicsit provokatív, mivel szándékoltan nem valós választási kényszert vet fel. A város lehet élhető (lakható, fenntartható), miközben jól is működik (hatékony), ez kizárólag átgondolt fejlesztési politika és sikeres megvalósítás kérdése. Az is biztos, hogy a két cél együttes közelítésében a közlekedésnek kiemelt szerepe van.

A szakfolyóiratokban legtöbbször az adott tématerület szakemberei publikálnak, minden ettől eltérőt indokolni illik. Magam ennek az írásnak a megszületését azzal indokolom, hogy a városfejlesztéssel hosszabb ideje foglalkozva fokozatosan ismertem fel a közlekedés jelentőségét. Az utóbbi hónapokban pedig több olyan impulzus is ért nemzetközi konferenciákon, amelyek tovább árnyalták bennem ennek a két diszciplínának a kapcsolatáról kialakult képet. Eleinte az összefüggésnek az az iránya volt világos számomra, hogy a közlekedés-fejlesztésnek általában utólag kell korrigálnia a városfejlesztés által létrehozott problémákat (egyrészt az új fejlesztések keretében, másrészt a meglévő rendszer működtetésének átalakításában). Az innovatív európai városok példája ugyanakkor azt mutatja, hogy létezik a másik irány is, a közlekedési kihívások előzetes értékelése és a városfejlesztésben fontos dimenzióként való kezelése – amivel meg lehet előzni súlyos, már csak erőteljes közlekedési beavatkozásokkal mérsékelhető problémák kialakulását.

Minden külföldi tapasztalat annyit ér, amennyit itthon megértenek belőle és átvesznek, alkalmaznak. Ezért az írás második fele a budapesti helyzetre koncentrál, és a problémák áttekintése után azt elemzi, hogyan hasznosíthatók az új felvetések ebben a térben.

### **1. A városi fejlődés fenntarthatóságáról**

Szokták mondani, hogy a fenntartható fejlődés olyan, mint a dohányzásról való leszokás: az első lépéseket nehéz megtenni, de nem sokkal később mindenki jobban jár.

A fenntartható fejlődésnek tengernyi irodalma van, különösen a nagyvárosok fejlődése vonatkozásában, ahol a leginkább láthatók a fenntarthatóság megsértésének tendenciái. Wheeler (1998:437) a fenntarthatóságot egyszerű definícióval úgy értelmezi, mint egy olyan fejlődés, amely javítja az emberi és ökológiai rendszerek hosszú távú egészségét. A fenntarthatóságnak a városfejlesztési szempontból fontos összetevőit a következőkben látja: kompakt és gazdaságos földhasználat, kevesebb autó-használat és jobb kapcsolatok, hatékonyabb erőforrás használat és kevesebb szennyezés, a természeti rendszerek helyreállítása, jó lakás- és életkörülmények, egészséges társadalmi ökológia és kiegyensúlyozott társadalmi rendszer, fenntartható gazdaság (helyi gazdaság, megfizethető szolgáltatások), a közösség részvétele, bevonása, a helyi kultúra megőrzése.

Az elmúlt egy-két évben a nyugat-európai városokban történtek (így például a francia városokban lezajlott erőszakos cselekmények) rávilágítottak arra, hogy a fenntarthatóság biztosítása nem csak természeti, hanem társadalmi értelemben is problémát jelenthet.

A fejlődés fenntarthatósága szempontjából a nagyvárosi térségek jelentik a legnehezebb problémát. A gazdasági fejlődés dinamizmusa itt érezhető a legjobban, ami a pozitív oldalon telephelyeket kereső beruházókat, valamint új lakóhelyet kereső háztartásokat jelent. A folyamatok negatív oldala a szétterülő városfejlődés, amit a gépkocsi-használat erős növekedése kísér, mindennek természeti (szennyezések) és társadalmi (szegregáció) problémáival.

Az már régen felismerést nyert, hogy a közlekedésnek fontos szerepe van a nagyvárosi térségek működőképességének és élhetőségének egyszerre való megteremtésében: térségi szinten kell a mobilitás megfelelően magas szintjét megteremteni, úgy, hogy az ne vezessen a környezet minőségének romlásához és minél szélesebb társadalmi csoportok számára rendelkezésre álljon.

A szétterülő városfejlődés köztudottan meghatározó eleme az amerikai városok fejlődésének, itt található az a városok, amelyek talán legkevésbé felelnek meg az európai felfogás szerinti kompakt modellnek. Az már kevésbé közismert, hogy az USA városai közül néhány innovatív technikákat dolgozott ki a szétterülés és a nyomában járó közlekedési krízis kezelésére. Az összefoglaló néven „növekedés-kontroll”-nak nevezett technikák közül itt most csak a témánk szempontjából legfontosabbak felvillantására van lehetőség (Tosics, 2001:68). Az alapgondolat az, hogy a városkörnyéki helyek növekedésének korlátozása mellett (vagy a korlátozás helyett, ha egyáltalán nincs jogi lehetőség a növekedés féken tartására) törekedni kell a természeti értékek és a lakóterületi és egyéb fejlődés közötti egyensúly elérésére. Ennek technikai többlek között a következők lehetnek.

- A fejlesztési projekt által szükségessé váló közösségi fejlesztések költségeinek a projektre hátrítása, megengedve azt is, hogy a beruházó maga építse ki az infrastruktúrát, ha nem tudja kivárni, amíg azt az önkormányzat létrehozza. Ennek előfeltétele, hogy az önkormányzat infrastruktúra-fejlesztési tervei több évre előre ismertek legyenek.
- Egy általánosabb megoldás a szolgáltatási sztenderd-értékek előírása: a fejlesztés csak akkor valósítható meg, ha az adott közösségi szolgáltatás színvonalát nem csökkenti a megállapított minimális szint alá. Ha ez bekövetkezne, akkor a fejlesztőnek más területre kell mennie, ahol még van tartalék a szolgáltatásban, vagy meg kell várnia a szolgáltatás szintjének emelését (amihez persze ő is hozzájárulhat, ld. előző pont).
- Vegyes területhasználat megkövetelése, a lakó- és nem lakó funkciók arányának előírásával, hogy a közlekedési igények potenciálisan csökkenjenek. A legfontosabb a munkahely-lakóhely egyensúly előírása (ami pontosan ellentéte a korábbi évtizedek városfejlesztésének, ami éppen az eltérő funkciók térbeli elkülönülését írta elő). A gyakorlati megvalósítás egy módszere az lehet, hogy egy adott mérték feletti munkahelyi beruházásnál a beruházónak meghatározott hozzájárulást kell fizetnie a város lakásfejlesztési alapjába (amelyből megfizethető lakások épülnek az adott térségben). Egy másik megoldás a fejlesztések éves kvótájának meghatározása, és a beruházások megversenyeztetése – előnyben részesítve azokat a beruházókat, akik a legtöbbet járulnak hozzá a munkahely-lakóhely egyensúly megtartásához.

Az innovatív elem ezekben az elgondolásokban az, hogy a fenntarthatóságot igyekeznek a növekedés folyamatában, nem pedig az ellenében biztosítani. Ugyanakkor tévedés lenne azt hinni, hogy ezek a módszerek Amerikában minden városban alkalmazásra kerülnének és hogy önmagukban elegendőnek bizonyulnának a szuburbán városfejlődés minden problémájának kezelésére. Európában vannak példák a keményebb szabályozásra is a város és környéke koordinált fejlődésének biztosítása érdekében (Tosics, 2006).

- Berlin és a várost körülölelő Brandenburg tartomány megállapodott a fejlődés „decentralizált koncentrációs” modelljében. Ennek részeként a több évtizedre előre prognosztizált népesség-növekedés elosztásra került a városi térség különböző részei között úgy, hogy a már meglévő belterületek, illetve a központoknak kijelölt települések fejlődése kapjon elsőbbséget. A differenciálás alapvető szempontja a település kötőtpályás közlekedéstől való távolsága.
- Bécs és a várost körülölelő Alsó-Ausztria tartomány sokkal kevésbé képes hatékonyan együttműködni. A nem túl sok pozitív fejlemény közé sorolható azonban a közlekedési szövetség létrehozása (a kormány jelentős súlyú részvételével), amely koordinálja a közösségi közlekedés menetrendjét és menetdíjait a város körüli 50 km-es körzetben.
- Stuttgart Európa-szerte ismert példa arra, hogyan lehet egy adott ágazatban kialakuló jó együttműködést a város és térsége közötti szélesebb-körű kooperációvá fejleszteni. A kiinduló pont a Stuttgarti Közlekedési Szervezet volt, amely az összehangolt közlekedésszervezésen túlmenően törekedett a tömegközlekedés deficitjének csökkentésére is, pl. a közlekedési szolgáltatók megversenyztetésével. Ennek sikere nyomán vált lehetségessé a Stuttgarti Régió Egyesülés megalapítása saját, közvetlenül megválasztott parlamentjével, ami ennek speciális felelősséget és egy delegálásos testületnél nagyobb hatalmat ad, különösen a regionális tervezés, a térségi közlekedés, a hulladék-kezelés és a gazdaságfejlesztés terén. A Régiós Egyesülés kulcsszerepet játszik a régió fejlődési tengelyeinek megállapításában, az egyes települések szerepének körvonalazásában, az új lakó- és ipari területek kijelölésében, a zöldfelületek kialakításában, az infrastruktúra legfontosabb elemeinek (erőművek, hulladék-kezelők és -lerakók, vízi és közlekedési létesítmények) elhelyezésében. A Stuttgarti Régió Egyesülés önkéntes társulásként a közigazgatás szokásos szerveződésén kívül áll, ezért csak igen korlátosan tud kooperációt kialakítani olyan kényes kérdésekben, amelyekre nem terjed ki a tagok által definiált mandátuma.

További, itt nem tárgyalható amerikai és európai példák is arra utalnak, hogy a fenntarthatóság célját a városok leginkább csak térségükkel együtt készített hosszú távú stratégia keretében tudják közelíteni. A sikeres városokban megvalósul a jó gyakorlatok áttekintése, a víziók kialakítása, a konszenzus-keresés, indikátorok és teljesítményi sztenderdek létrehozatala, a tervezéssel és egyenlőségi kérdésekkel magas színvonalon foglalkozó intézmények létrehozása. E városok törekednek arra, hogy minden városfejlesztési döntés kiértékelésre kerüljön az emberi és az ökológiai környezetre gyakorolt hatását illetően is.

## **2. Európai viták a növekedés és a fenntarthatóság viszonyáról**

Európában növekvő aggodalmat kelt az Unió gazdasági dinamizmusban való lemaradása a világ más térségeivel szemben. A „lisszaboni stratégia” a lemaradás behozására fogalmaz meg ajánlásokat, elsősorban a munkahely-teremtésre és a tudásgazdaság erősítésére koncentrálva. Több évtized kiegyenlítő térségi fejlesztése után, az utóbbi néhány évben újra előtérbe került a hatékonyság dimenziója, és ezzel újra elismerést nyert a városok kiemelkedő szerepe, a gazdasági fejlődés motorjaként. A Strukturális Alapok támogatási rendszerében 2007-től megnőnek a lehetőségek a városi fejlődés támogatására, amin belül külön figyelmet érdemel a „városi tiszta (közösségi) közlekedés” önálló dimenzióvá válása a Kohéziós Alapban.

2006. első félévében, a következő EU tervezési időszak szabályozásának lezárása előtti hetekben több nagy európai konferencia („Urban futures” konferencia, Stockholm 2006. május, „Global cities” konferencia, Lyon 2006. május, „Regions and cities” konferencia, Barcelona 2006. június) került megrendezésre a városfejlesztés aktuális problémáira és lehetőségeire koncentráltan. A konferenciákon kiemelt fontosságot tulajdonítottak a városok és térségük együttes fejlesztésének és a közlekedés ebben betöltött szerepének, amint ezt az alábbi megállapítások mutatják.

- A világ egyik legjobb stratégiai tervével (London Plan) rendelkező Londonban kiemelt prioritás a közlekedés és területhasználat megfelelő kapcsolatának elérése. A növekvő lakosságot és munkahelyeket csak magasabb laksűrűség mellett, kevert népességű szomszédságokban lehet elhelyezni. Célkitűzés, hogy az új lakások fele megfizethető legyen (35% szociális, 15% olcsó magánlakás). A fejlesztési területek elérhetősége miatt a közlekedés fejlesztése alapvető fontosságú, amit legrövidebb idő alatt a buszokkal lehet elérni. Londonban 2000 óta 40%-al növekedett a buszhasználat, miközben 4%-al csökkent az autóhasználat.

Barcelonában is előtérbe került a funkciók keverése, nem engedik tisztán lakó, vagy kulturális, vagy más területek kialakítását. Az új lakóterületeken nem engedik a 150 fő/ha laksűrűségnél kevésbé sűrű beépítés kialakítását, és előírják más funkciók létesítését, annak érdekében, hogy teljesen integrált területekkel bővüljön a város. Az új lakásépítés fele szociális lakás.

- Európában mára általánosan elfogadottá vált, hogy a városoknak a funkcionális környékükkel együtt kell a fejlődés kereteit kialakítaniuk. Ez még akkor is igaz, ha a város és környéke ilyen szoros együttműködését az adminisztratív rendszert illetően nehéz megoldani, azaz sok országban nem könnyű a funkcionális városkörnyékre kiterjedő város-régiókat létrehozni. A fejlődés térbeli „szétfolyásának” megelőzésére a városok és környékük térbeli együttműködését kiemelten kell támogatni, ez lehetne az akcióterületi megközelítést jelentő Urban program továbbfejlesztésének iránya.

A város és térsége együttműködését tekintve a legtöbb helyen a közösségi közlekedés áll a fejlesztések középpontjában. A városon és térségén belüli mobilitás alapvetően fontos a térbeli elszeparáltság negatív hatásainak csökkentésében, így a városi kohézió fenntartásában is (a társadalmi-térbeli elkülönülést sok helyen a társadalmi zavargások egyik legfontosabb okának tekintik). A városkörnyékre kiterjedő jó közösségi közlekedési rendszer alapfeltétele annak, hogy a munkahelyek, a városi kultúra és szolgáltatások mindenki számára jobban elérhetőek legyenek. Jó közösségi közlekedési rendszerrel a társadalmi kohézió közvetve nő, a szegregáció negatívumai csökkennek.

- Az új fejlesztések és a közlekedés rendszerbe szervezésének javítása mellett Európában sok helyen gondolkodnak az autós közlekedés korlátozásának lehetőségein. Kiemelt témakör a gépjármű-használat fizetésre kötelezése. A „dugódíjjal” kapcsolatban az egyik kérdés, hogy hol kell bevezetni a díjat. Ha ez csak a belvárosra korlátozódik, akkor a negatív következmények (a parkolni vágyók nyomása) áttevődik a belvárost övező városi területekre. A másik lehetőség már a városhatáron megfizettetni a behajtást. Egy másik kérdés, hogy mikor lehet bevezetni a díjat. Nyilvánvaló, hogy az autós közlekedés radikális korlátozásának előfeltétele a város és térsége közösségi közlekedési rendszerének rendszerszerű kiépítése, hogy P+R kapacitások álljanak rendelkezésre és a közösségi közlekedési rendszeren belüli átszállások ne jelentsenek terhet, ne minden járaton kelljen új jegyet váltani. A dugódíj bevezetésének hogyanjával kapcsolatosan fontos a londoni tanulság, miszerint a

dugódíjat a magánszektor segítsége nélkül nem lehetett volna bevezetni, hiszen a vállalkozások is sokat vesztek a zsúfoltságon (a belváros csak 1.5%-a a város területének, miközben a munkahelyek negyede ide esik).

A dugódíj technikai megoldásai az utóbbi években sokat fejlődtek, technikailag már nem akadály a kifinomult érzékelős rendszerek bevezetése. Nem a technika jelenti a problémát, hanem annak biztosítása, hogy a gépjármű-használat fizetésre kötelezése egy átfogó közlekedési program része legyen. Az autót helyettesítő alternatív közlekedési formák vonzóak legyenek, világos legyen a bevételek felhasználása, a rendszer egyszerű és érthető legyen. A korlátozások elfogadhatósága egyre inkább a kommunikáción múlik, és mivel a közlekedési szakértők nem kommunikációs szakértők, ezért ezt nem rájuk kell bízni. Fontos, hogy a forgalom alól felszabaduló, vagy csökkenő forgalmú utcákon gyorsan pozitív változások következzenek be.

A nagy európai városfejlesztési konferenciák tehát az élet minőségének javítására a környékével együttműködő, kompakt európai város ideáját tűzik ki célul, amihez megfelelő városfejlesztési politikákat és EU támogatási rendszereket kell alkalmazni. Konceptiózus városfejlesztéssel be lehet bizonyítani, hogy ma már nem általános érvényű Mrs Thatcher mondása, miszerint „akit a buszon lát, azok az élet vesztesei”. London után egyre több európai nagyvárosban lehet a társadalom vezetői közül is sokakat az autóbuszokon, és a közösségi közlekedés más eszközein látni.

A városkörnyéki kooperáción és a közlekedési rendszerek integrált fejlesztésén alapuló modell európai trendnek tekinthető, amelyet a hatékonyság és fenntarthatóság összekapcsolása miatt az EU is támogat. Mindazonáltal ez a fejlődési pálya nem kötelező, mivel sem általában a városfejlesztésre, sem pedig specifikusan a városi közlekedés fejlesztésére nincsenek minden ország által betartandó előírások. Az Európai Bizottság erre irányuló erőfeszítéseit maguk a tagállamok akadályozták meg, arra hivatkozva, hogy nemzeti szinten kell eldönteni a várospolitikai fontosságát és kialakításának módját, és azt is, hogy a „tisza városi közlekedés” támogatására adható támogatások milyen mértékben és mire kerüljenek felhasználásra.

Magyarország új tagállamként az EU támogatási rendszerek egyik nyertese lesz a következő, 2013-ig terjedő tervezési időszakban. A Strukturális és Kohéziós Alapokból az ország rendelkezésére álló támogatási lehetőségek jelentős fejlődést tesznek lehetővé, beleértve az európai városfejlődés legújabb mintáinak alkalmazását, a leginkább innovatív országok és városok példáinak követését. Fentiekből azonban nyilvánvaló, hogy ez a fejlődési út egyáltalán nem automatikus, hiszen a kormány által elfogadásra kerülő szabály-rendszeren és Nemzeti Fejlesztési Terven, illetve a nagyvárosok fejlesztési elképzelésein egyaránt múlik, hogy a gyakorlatban milyen fejlesztések valósulhatnak meg a nagyvárosi térségekben.

### **3. Konceptiók és viták Budapest városfejlődéséről**

Az 1989-90-es rendszerváltás az állam teljes kontrollján alapuló politikai modell szétesését jelentette (Hegedüs-Tosics, 1996, Tosics, 2001). A központi politikai-állami szint elvesztette ellenőrzését keresleti és kínálati oldalon egyaránt, nem tudta többé közvetlenül befolyásolni a lakossági jövedelmek alakulását, de a munkahelyek, lakások, szolgáltatások telepítését, térbeli elhelyezkedését sem. A központilag irányított rendszer piaci irányultságú átalakulásának legfontosabb folyamatai a decentralizáció és privatizáció voltak.

A politikai, közigazgatási és gazdasági feltételek változásával párhuzamosan a tervezési rendszer is teljesen átalakult. A szocialista időszakban többéves időszakokra iterációs eljárásban, de lényegében a kormányzati/megyei szint preferenciái alapján készültek politikailag

determinált középtávú tervek. A rendszerváltás után a tervezés szerepe lecsökkent, erős szintté a helyi önkormányzat vált, és a középtávú előretervezést felváltotta a rövidtávú, költségvetés által uralt pénzügyi tervezés. Az évtized közepére megjelentek az első, több évre szóló tervek, elsősorban a pénzügyi szektor nyomására (a fejlesztések költségvetési hatásainak előrejelzésére).

A decentralizáció, a privatizáció és az átalakult tervezési rendszer hamar a városfejlődés teljesen új problémáinak kialakulásához vezetett. Fény derült arra, hogy az új körülmények között nehéz, illetve lehetetlen a nagyobb területek térségi érdekeit képviselni a helyi önkormányzatokkal szemben. Regionális, megyei, kistérségi szinten kötelező jellegű előírásokat nem lehetett hatékonyan érvényesíteni, mivel a helyi önkormányzatok azokat saját önállóságuk szűkítéseként értelmezték, az önkormányzatok önkéntes együttműködése ugyanakkor csak nagyon lassan alakult ki. Ez a probléma a nagyvárosokban a város egészét szolgáló érdekek érvényesítésének nehézségeiben jelentkezett.

A vázolt folyamatok, a piaci erők által dominált átalakulás Budapesten a gazdasági krízis viszonylag gyors felszámolásához és látványos gazdasági fejlődéshez vezetett, ugyanakkor egyáltalán nem járt kedvező hatásokkal a városfejlődés fenntarthatósága szempontjából. Részletesebb elemzések (pl. Tosics, 2001, 2004) bemutatják az ingatlanpiac – az irodák, kereskedelmi létesítmények, lakóingatlanok – átalakulását és az ezek kapcsán bekövetkezett lakossági átrendeződést. A gyors szuburbanizáció, azaz a városi lakosság egy részének a városkörnyéki településekre költözése nagymértékben hozzájárult ahhoz, hogy Budapest lett a közép-európai térség egyik leggyorsabban csökkenő népességű városa, 25 év alatt mintegy 17%-os lakosságszám csökkenéssel (aminek nagyságrendileg felét okozta a vándorlási veszteség). A városból való kiköltözés következtében erősen megnövekedtek a környezeti problémák, amiket több publikáció (pl. Éri, 2001; Lukács–Beliczay, 2001) is részletesen bemutat.

A 90-es évek második felében a budapesti városvezetésben megerősödött az az elképzelés, hogy az éves költségvetési terveken, valamint a hét évre előretekintő pénzügyi-fejlesztési tervezésen (ld. Pallai, 2003) túlmenően szükség van egy hosszabb távra kitekintő, távlati vízió alapuló, komplex városfejlesztési koncepcióra. Az 1997-2002 között kidolgozott, 2003-ban elfogadott Budapest Városfejlesztési Koncepciója (Budapest, 2002) 20-30 éves nagytávlatú jövőképen alapuló, 15 éves időtávlatra előretekintő anyag. A Koncepció három alapelve: a gazdaság fejlesztéséhez szükséges feltételek megteremtése, a város lakhatóság-élhetősége az életminőség és a környezeti feltételek javításával, a méltányosság és a szociális helyzet javítása.

Budapest Városfejlesztési Koncepciója a város hosszú távú jövőképeinek kulcsfontosságú elemeként tűzi ki, hogy Budapest, illetve az ország központi régiója az egyesült Európa integráns részeként, nemzetközi metropolisszá formálódjon, és kedvező geo-politikai helyzetét optimálisan kihasználva erősödő regionális központtá váljon és kelet-délkelet Európa felé elsődleges közvetítő szerepet tölthessen be. E fő cél érdekében egyszerre szükséges a város térszerkezetének, működésének, gazdaságának, termelő infrastruktúrájának hatékonyság-elvű fejlesztése, a város és környéke életminőségének javítása, és a fejlődésben lemaradók helyzetének javítása. Azt kell tehát elérni, hogy a gazdasági potenciál növekedésével, a regionális szerepkör erősödésével párhuzamosan a város élhető, lakható hely maradjon, továbbá hogy a társadalmi különbségek tovább ne éleződjenek, a szegényekkel, kisebbségekkel, a bevándorló külföldiekkel való szolidaritás valósággá váljon.

A Koncepció 2003-as elfogadása a komplex városfejlesztés győzelmeként értékelhető a korábbi, a város beavatkozási lehetőségeit sokkal leszűkítettebben értelmező álláspontokkal szemben. Ez nem jelenti azonban azt, hogy a Koncepciót mindenki a fenntartható

városfejlesztés diadalaként ünnepelte volna, a különböző célkitűzések kiegyensúlyozására vonatkozó törekvések ugyanis azt is jelentik, hogy a környezeti céloknak sincs egyértelmű prioritásuk.

Érdekes dilemmák derülnek ki a fenntartható városfejlődés témakörében, ha összehasonlítjuk Budapest Városfejlesztési Konceptióját és a Védegylet „Növekedés vagy fejlődés?” című anyagát (Védegylet, 2002). Lényegében azonos helyzetértékelésből kiindulva a két anyag egyes kérdésekben többé vagy kevésbé eltérő következtetésekre jut.

- **DBR (4-es) metró kérdése:** a Konceptió ezt a városfejlődés alapvető feltételének tekinti, mivel a metró rendszer továbbfejlesztését, közel teljessé tételét jelenti (nem véletlen, hogy Bécs és több más európai város is újabb metróvonalakat épít és a meglévőknek a meghosszabbítását tervezi). A Védegylet ugyanakkor lényegében ellenzi a 4-es metró, amelyet megalomán megoldásnak tart, ami helyett a villamosrendszer kiterjesztését javasolja, nem megvárva a metró elkészültét. Nincs különbség abban, hogy mindkét felfogás szerint a kollektív (tömeg-) közlekedés javítása a kulcskérdés, amihez a térségi közlekedési szövetség kiépítése az egyik legfontosabb lépés. A Védegylet ugyanakkor az új fejlesztéseket más alapon képzei el, nem az általa elavultnak tartott régi logikát tovább folytatva.
- **Aquincumi híd:** A Konceptió egyik legfontosabb állítása az Aquincumi híd, azaz az északi összekötő vasúti híd melletti közúti híd megépítéséért való határozott kiállás. Ez fontos állítás egy olyan helyzetben, amikor az M0-s körgyűrű északi hídjának EU-s és állami eszközökből történő megépítése csökkenti az esélyét az Aquincumi hídra szükséges állami támogatásnak. A Konceptió szerint mindkét hídra szükség van, a városon belüli közlekedési problémák megoldása szempontjából azonban az Aquincumi híd sokkal fontosabb.

A Védegylet ebben a kérdésben (is) sokkal radikálisabban fogalmaz. Véleményük szerint a legjobb az lenne, ha az M0 északi híd egyáltalán nem is épülne meg, ha a 10-es út bővítésére nem kerülne sor, ellenben gyorsan megépülne az M0 keleti szakasz a gödöllői átkötéssel, és városi híd létesülne Aquincumnál, alapvetően kötöttpályás közlekedéssel. A MÁV-tól függetlenül villamos vihető a hídon, vagy MÁV-val kooperálva villamos a vasúti pályán, azaz kell a közúti híd, de a lényeg a kétvágányú kötöttpályás közlekedés.

A két álláspont különbözik a Körvasúti körút megítélésében is. A Konceptió szerint Budapesten hiány van harántirányú utakban, ezért a Körvasúti körút fontos új eleme lenne az úthálózatnak, és ez tenné lehetővé, hogy radikális belvárosi forgalomcsökkentést lehessen végrehajtani. A Védegylet lényegében minden úthálózati fejlesztést visszautasít, az autókat már a városhatáron fel akarja tartóztatni – ebben a felfogásban a Körvasút inkább tömegközlekedési szerepet kapna.

- **Közterületek forgalom-mentesítése:** A Konceptió kiáll a belvárosi forgalomcsökkentés mellett, dilemmát jelent azonban számára a területi és a határoló utak forgalomcsökkentése, így például az, hogy lehet-e a Károly körutat és a Bajcsy Zsilinszky utat beszűkíteni, ha éppen ennek a kapacitására alapozva kellene a Belvárost lezárni az autók nagy része elől. A Védegylet lényegében mindenhol forgalomcsillapításra törekszik.

Eltérnek az álláspontok arról is, hogy a Belváros közlekedésének csillapítása megoldható-e azonnal, alternatívák biztosítása nélkül? A Védegylet szerint igen (arra alapozva, hogy a Belvárost minden metróvonal érinti). A Konceptió ezt elérendő célként tűzi ki, utalva arra, hogy ennek végrehajtását a Főváros kell koordinálnia a

kerületek között. A kerületi vitákon megfogalmazódtak a forgalomkorlátozást ellenző vélemények is, amelyek szerint bármely korlátozás a lakosság elköltözését gyorsítaná fel.

- **Parkolás-gazdálkodás:** a diagnózisban a két anyag egyetért: Budapest ma autók raktárává degradálódott, a raktárban rendet kell tenni, és ehhez kemény közterületi fellépések kellene. A Koncepció ezt a kérdést komplex módon közelíti, mivel a Belváros kereskedelmi funkcióinak fejlesztése (a Védegylet által is kiemelten szükségesnek tartott „Fő utca program”) külföldi tapasztalatok alapján megköveteli a parkolási lehetőségek megteremtését a felszínen vagy más módon (így pl. a müncheni, nürnbergi városközponti, sétálóutcához kapcsolódó áruházak attól működnek, hogy mellettük ott a parkolóház). Ezért szükségesnek tartja a Belváros peremén közterületen kívüli új parkolóhelyek létrehozását, amelyek jelentős részét nem a látogatók, hanem a lakosok érdekében kell létesíteni, mivel már jelenleg is meghaladja a belvárosi autótulajdonosok száma az utcai parkolóhelyek számát, amit különben azért is csökkenteni kellene, hogy a legfontosabb közterületek felszabaduljanak a parkoló autóktól. Amikor parkolóházakban, mélygarázsokban lehetővé válik a lakossági parkolás, akkor lehet az erősebb szabályozást bevezetni, a lakossági ingyenes parkolás korlátozásával, és ekkor válik lehetségessé a Belváros közlekedésének radikálisabb csillapítása is.

A Védegylet szakértői ezzel szemben elleneznek minden belterületi parkolás-fejlesztést, arra hivatkozva, hogy elég jó a tömegközlekedés, ezért erre nincs szükség. Még a történelmi Belváros határára javasolt mélygarázs-építést is ellenzik: már a városhatáron meg kell állítani az autókat (vonzó P+R rendszerek kialakításával, behajtási adó bevezetésével), csak a legutolsó lehetőség kell legyen a Kiskörút magasságában a parkoló. Véleményük szerint külföldi példák alapján nem kellene automatikus legyen az ingyenes lakossági parkolási engedély megadása a Belvárosba való beköltözéssel, ezt területi mérleg alapján kellene eldönteni (várni kelljen rá és fizetni kelljen érte). Meg kell változtatni azt a szemléletet, hogy az emberek alanyi jognak érzik a parkolást. A kerületek is érdekeltté kell válniuk a probléma kezelésében, pl. abban, hogy üres telkeket tartsanak fenn parkolóházak számára (a mélygarázsok ugyanis sokkal drágábbak).

- **A nagysebességű vasút** (Magistrale) Budapestre behozatalát és a kapcsolati rendszer megfelelő kialakítását a Koncepció a gazdasági fejlődés egyik alapfeltételeként értékeli, ezzel szemben a Védegylet ellenzi, mindaddig, amíg az egyéb vasúti fővonalakon megvalósul a 100 km feletti sebességre alkalmas pálya, a mellékvonalak is megfelelő állapotba kerülnek és az elővárosi közlekedés is kiépül.
- **Az átmeneti övezet problémáinak** megítélésében a két anyag egyetért, így például abban, hogy az itt található alulhasznosított területek (a kihasználatlan MÁV területek Rákosrendezőtől Kelenföldig 400 hektárt tesznek ki!) a városfejlesztés fontos tartalékát jelentik, amennyiben sikerül a fejlesztés súlypontját a zöldmezős területekről a barnamezőre áttelni. A Védegylet anyaga és a Koncepció egyaránt a városfejlesztés kiemelt kérdéseként kezelik az átmeneti övezetet.

A két anyag közötti különbség összefoglalóan abban fogalmazható meg, hogy míg a Koncepció egyensúlyt próbál teremteni a város fejlődésének hatékonysági és fenntarthatósági szempontjai között, addig a Védegylet egyértelműen a fenntarthatóság szempontját helyezi minden más szempont elé.

A Városfejlesztési Koncepció által alkalmazott differenciáltabb megközelítési módot több tényező indokolja, magyarázza. Egyrészt az a tapasztalat, hogy azokban a nyugati



országokban, városokban, ahol nincsenek különleges pénzügyi források (pl. olaj-jövedelem, vagy kiemelkedő turizmus, stb.), a fenntarthatósági beruházások jelentős pénzügyi fedezetét csak a gazdaság „felpörgetésével” lehet megteremteni (ld. pl. Lille, Lyon, Barcelona), tehát a gazdasági hatékonyság megteremtését nem lehet elhanyagolni a fenntarthatóság szempontjának egyoldalú kiemelésével. Másrészt figyelembe kell venni, hogy a főváros pénzügyi lehetőségeinek szűkössége (a Kormánnyal való változó, esetenként nehezen előre jelezhető viszony) és a kerületekkel való ambivalens kapcsolat, a kétszintűség problémái erőteljes gátját jelentik annak, hogy a Konceptió „vizionáriusabb” legyen.

Az adott körülmények között különben a fenntarthatóság szemszögéből a Konceptió meglehetősen „bátornak” tekinthető, hiszen – amellet, hogy egyértelműen a tömegközlekedés fejlesztéséből és az egyéni közlekedés csillapításából indul ki – felveti az aktív és a fenntarthatóságot szolgáló térségi politikának, a szociális-kulturális kérdéskörök kiemelt kezelésének, valamint a gazdaság befolyásolásának szükségességét, amelyek eddig egyáltalán nem szerepeltek a fővárosi vezetés elképzelései között.

#### **4. A budapesti térség fejlesztésére vonatkozó javaslatok az elkövetkező évekre**

A főváros fejlődését az elmúlt években nem mindig az elfogadott koncepciók határozták meg alapvetően. 2002-ben a Közgyűlés egyhangúlag fogadta el Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervét, amiből közlekedési szakértők szerint azonban szinte semmi sem valósult meg (Molnár, 2006). A 2003-ban elfogadott (még a városházi ellenzék által is dícsért) Városfejlesztési Konceptió gyakorlati érvényesülése is korlátozott maradt, a konkrét fejlesztéseket az ettől részben függetlenül eldöntött hétéves pénzügyi és fejlesztési terv határozta meg. A koncepcionális tervezés ugyanakkor tovább folytatódott, 2005-ben elfogadást nyert Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja (Podmaniczky program). Egyre közelebb kerülve a gyakorlati döntéseket meghatározó rövid-távú tervezéshez, a tervek és programok készítésekor a fő irányt meghatározó Konceptión kívül a tervezőknek figyelmet kellett fordítani az EU támogatások megszerezhetőségének szempontjaira, továbbá a városfejlesztés alapkérdéseiről szóló Kormány-Budapest megállapodásra is. Fontos kiemelni, hogy ha a konkrét tervek nem is mindenben illeszkedtek a Konceptióhoz, a fontosabb, nagyobb lélegzetű döntések, és így a Kormány-Budapest megállapodás is alapvetően a Konceptióra támaszkodtak.

A budapesti térség városfejlődése szempontjából az elkövetkező évek döntő fontosságúak. Az EU teljes jogú tagjaként, a legelmaradottabb régiók kategóriáját éppen csak elhagyva ez a térség (a Budapestet is magába foglaló Közép-magyarországi Régió) a Strukturális Alapokból az elkövetkező mintegy öt évben jelentős mértékű fejlesztési eszközökhöz juthat Alapvetően fontos, hogy a közsféra átmenetileg lényegesen megnövekvő fejlesztési lehetőségei a lehetőségek határáig az átgondolt és koncepciózus városfejlődést szolgálják.

Ma általánosan elfogadott az az állítás, hogy a közeljövő kulcskérdése Budapesten a városfejlődés és a közlekedés kapcsolata. A városi térség élhetőségét, a fejlődés fenntarthatóságát egyre jobban veszélyezteti a város közlekedési krízise. A közeljövőben a gépkocsik számának és (az egyéni szándékok szintjén) az autóhasználatnak a további növekedésére kell számítani, ami a mai trendek változatlan folytatása esetén a közlekedési krízist káosszá mélyítené. A város fejlődésének fenntarthatósága és a gazdaság hatékonysága egyaránt megköveteli, hogy határozott lépések történjenek a trendek megváltoztatása irányába. A teendők a Városfejlesztési Konceptión és a Podmaniczky programon alapulnak, a beavatkozások sürgőssége azonban némileg megváltoztatja a három alapelv (hatékonyság, élhetőség, szolidaritás) tervezett dinamikus egyensúlyát, a többenél nagyobb prioritást adva az élhetőség szempontjainak.

A közlekedési krízis érezhető mértékű enyhítése érdekében az elkövetkező évekre három alapvető tevékenységi irányt kell kiemelni:

- a várostervezésbe és a fejlesztések engedélyezésébe a közlekedés szempontjait időben és jelentős súllyal kell bekapcsolni
- a közlekedési rendszert innovációkkal és fejlesztésekkel, továbbá a működés rendszerűségének javításával tovább kell fejleszteni
- a közlekedési krízis legnyilvánvalóbb formáit egyes közlekedési formák korlátozásával közvetlenül kell orvosolni.

Az első irány a közlekedés szempontjainak időben és az eddiginél nagyobb mértékben való érvényesítése a városi térség fejlesztési tervezésének és a fejlesztések engedélyezésének folyamatában. A cél a közlekedés és területhasználat megfelelő kapcsolatának elérése a mobilitás iránti igények csökkentése érdekében. A város és környéke térségének egyes dinamikus részein, amelyek iránt jelentős a befektetői érdeklődés, a növekvő számú lakosságot és az új munkahelyeket csak magasabb laksűrűség mellett, kevert népességű szomszédságokban szabad elhelyezni. A város belsőbb területein csak megfelelően sűrű beépítés kapjon engedélyt, és elő kell írni a szükséges további funkciók létesítését is, annak érdekében, hogy teljesen integrált területekkel bővüljön a város. Mindezek a követelményeket az új Építésügyi Törvény által hivatalosan is lehetővé tett településfejlesztési szerződés keretei között kell tudni érvényre juttatni. El kell érni, hogy minden – bizonyos nagyságrendet meghaladó – fejlesztés esetében (tehát nem csak övezeti módosítások alkalmával) a Főváros partnerként bevonásra kerüljön az engedélyezési eljárásba, arra való tekintettel, hogy ezekben az esetekben a Főváros kompetenciájába tartozó közösségi közlekedés fejlesztésére is szükség van.

A második irány a közlekedési rendszer fejlesztése. Ezen belül egyrészt szükséges a működés rendszerűségének javítása. Ennek érdekében tovább kell fejleszteni, és minél hamarabb végső formájában meg kell valósítani a Budapesti Közlekedési Szövetséget. Ez a feladat kapcsolódik a MÁV elővárosi fejlesztéseihez, amelyek kapcsán el kell érni a párhuzamosságok megszüntetését és azt, hogy a Volán elsősorban ráhordjon, a BKV pedig elhordjon a vasútról. A parkolási rendszert is az integrált rendszer logikájának megfelelően kell fejleszteni a városon belül és azon kívül egyaránt. A közlekedési rendszer fejlesztése másrészt a városi kötőpályás, gyorsvasúti és villamos fejlesztéseket jelenti, amelyekre részletesen kidolgozott elképzelések állnak rendelkezésre. Az elkövetkező évek során, a már folyamatban lévő fejlesztéseken (2-es metró felújítása, a 4-es metró építése, a nagykörúti villamosok cseréje) túlmenően meg kell valósítani az 1-es villamost átvezetését Dél-Budára, a 3-as villamos meghosszabbítását a ráckevei hév vonaláig, létre kell hozni a budai rakparti villamosvonalat a 17-es és a 19/41-es összekötésével, és az Infoparkig tartó leágazás megépítésével összefüggő budai villamos tengelyt kell kialakítani. További cél a Budapest Szíve programhoz kapcsolódóan a villamosközlekedés visszaállítása a Bajcsy-Zsilinszky úton a 14-es és a 47-es villamosok összekapcsolásával. Mindezek mellett elő kell készíteni további potenciális projekteket is, így a szentendrei és a ráckevei HÉV összekötésével kialakítható Észak-Déli regionális gyorsvasutat („5-ös metró”). Törekedni kell arra, hogy a korszerű közlekedési elveknek megfelelő hálózati elemek jöjjenek létre, amelyek az intermodalitás mellett az átjárhatóságot is szem előtt tartják. A Fővárosnak közvetett eszközökkel segítenie kell olyan beruházásokat (pl. Ferihegyi gyorsvasút) megvalósítását is, amelyek elsősorban nem a város feladatkörébe tartoznak. Mindezek felül a közlekedési rendszer fejlesztésének tartalmaznia kell a környezetbarát közlekedési módok (kerékpáros, gyalogos közlekedés) előnyben részesítését, a város különböző részei szerint differenciált célokat megvalósító parkolási politikát, valamint néhány alapvető úthálózati hiány megszüntetését.

A harmadik irány a közlekedési korlátozásokat jelenti, amely legszorosabban a Belváros élhetőbbé tételéhez kapcsolódik. A Budapest Szíve Program keretében ki kell szűrni a Belváros átmenő forgalmát, amelynek főbb elemei: a Kecskeméti utca és a Petőfi Sándor utca átmenő forgalom előli lezárása, a Kossuth Lajos utca beszűkítése parkolósáv létesítésével, a Károly körút forgalmának csillapítása, valamint a mellékutcákon körkörös forgalomáramlás bevezetése.

A felsorolt, igen radikális változtatásokhoz a Belvárosban megteendő lépéseken kívül elvileg sok beavatkozásra lenne szükség a város más részein is. Meg kellene állítani a városra kívülről rázúduló gépkocsi-forgalom növekedését, aminek érdekében egységes rendszerben kellene tárgyalni a MÁV elővárosi vonalak fejlesztését, a Volán buszok párhuzamos közlekedésének ráhordóvá alakítását, városon kívüli P+R kapacitások kiépítését, a városi gyorsvasutak városhatáron kívülre való meghosszabbítását vagy az elővárosi vonalakkal való összekötését. Mindezekon túlmenően szükséges lenne néhány haránt-irányú úthálózati hiány megszüntetése, hogy a Belváros a perem-kerületek között autóval közlekedők számára is elkerülhető legyen. Ezek a fejlesztések apránként, a pénzügyi realitások mértékének megfelelően valósíthatók meg.

A politikai kérdés az, hogy a belvárosi forgalom-csillapítás konkrét korlátozó lépéseiből mit vállal fel a politika akkor, amikor ennek egyes külső feltételei teljesülnek, mások azonban még nem. Ez a kérdés konkrétan már 2008-ban felmerül, amikor várhatóan megvalósul az M0 körgyűrű gödöllői átkötése és az északi M0 híd (tehát megvalósul egy alapvetően fontos haránt-irányú elkerülő elem), az elővárosi vasúti fejlesztések, a kapcsolódó csomópontok és P+R kapacitások azonban csak részben lesznek készen. Sőt, már a 2008-as időpont előtt is szükséges megvalósítani bizonyos kisebb léptékű, a forgalomcsillapítást szolgáló és Budapest belvárosát élhetőbbé tévő fejlesztéseket olyan területeken, amelyek az építés alatt álló nagyberuházások kapcsán egyébként csak átmenetileg kerülnének lezárásra, csillapításra.

A közlekedési krízis valós csillapítása azt követeli meg, hogy amikor az M0 eléri az M3-as autópályát, a Fővárosnak előre átgondolt és meghirdetett, és a beruházás átadásának napján életbe lépő erős belvárosi forgalomkorlátozási eszközökkel el kell érnie, hogy minél többen az M0-t vegyék igénybe. Az országos tranzitforgalom kiszűrésén felül „puha” közlekedésszervezési elemekkel (forgalomszervezéssel), a Hungária körút és az azon belüli úthálózat megfelelő számú és kapcsolású elemeire alapozva el kell érni, hogy a Belvároson áthaladó városon belüli forgalom is inkább a harántoló utakat vegye igénybe, ne pedig a sugárirányú utakat és hidakat. Ennek ösztönzéséhez hozzájárul, ha a város és környékét egységként kezelő közösségi közlekedési rendszer, az annak üzemeltetését végző BKSZ, valamint a tervezett BKT és a parkolási rendszer tervei elkészülnek, megfelelő publicitást kapnak és az első elemek megvalósulásával reálisnak is mutatkoznak. A siker fontos feltétele, hogy az előkészítés részeként előre meg kell tervezni a csillapításra kerülő közterületek új használatát (díszburkolatok kialakítása, új funkciók meghirdetése, részben uniós támogatás felhasználásával). A csillapítás 2008-as végrehajtása és az új használat azonnali bevezetése esetén van esély arra, hogy a radikális átalakítás gyorsan kibontakozó előnyei hamar felülmúlják a korlátozások okozta feszültségeket.

## 5. Konklúzió

Ebben az írásban néhány elképzelés került ismertetésre a budapesti városi térség fenntartható fejlődésének biztosítására, elsősorban elméleti sémák és konkrét külföldi tapasztalatok átgondolása alapján. Mindezek mellett hosszabb távon egyéb lépésekre is szükség van, amelyek terjedelmi okok miatt itt nem kerülhetnek részletezésre. Az újabb és még súlyosabb problémák keletkezésének megakadályozására a városi térség fejlődését egységes kontroll alá kell vonni. A közösségi kontroll kulcskérdése, hogy mennyire sikerül változtatni a budapesti kétszintű önkormányzati struktúra anomáliáin és a városkörnyéki településekkel való, ma szinte teljes elzárkózást jelentő viszonyon. Alapvető probléma, hogy az agglomeráció jogi értelemben nem létezik, a KMR és a BAFT pedig nem rendelkeznek tényleges hatalommal az egyes települések törvényben garantált teljes önállósága miatt. A regionális érdekek így alárendelődnek a települési, vállalkozói és terület-tulajdonosi érdekeknek. Térségi szinten a terület-felhasználás koordinálatlan, és legitim fejlesztési célrendszer hiányában a szükséges ösztönző, szabályzó, kompenzációs rendszerek sem alakulhattak ki. Csak remélni lehet, hogy az EU támogatások megszerzése érdekében elkerülhetetlenül szükségessé váló kooperációk, továbbá a kormány elkötelezettsége a kistérségi és regionális szint erősítésére segítenek ezeknek a nagyon súlyos problémáknak az oldásában is.

Az írás így visszakanyarodott a kiinduló ponthoz: a városkörnyéki régió koordinált működése nemcsak Európában általában, hanem Budapesten is kulcskérdés. Hosszabb távon alapvető törvényi változások szükségesek a regionális rendszer jobb működéséhez. Budapest egyedül, önmagában nem képes a városfejlődés fenntarthatóságát biztosítani, a város törekvései mellett legalább ugyanilyen fontos a regionális együttműködést és a fenntarthatóságot segítő országos szabályozás kialakítása és megfelelő működtetése.

Az EU támogatás néhány évig a korábbiakhoz képest jobb pénzügyi lehetőségeket teremt a városi térség fejlesztéséhez. Ezen felül a térség szereplőinek sokkal kooperatívabb hozzáállása és a kormány kiemelt figyelme egyaránt kellene ahhoz, hogy a régió a pozitív adottságokat és lehetőségeket kihasználva erősíteni tudja Európán belüli helyét, miközben egyszerre tudja közelíteni az élhetőség és működőképesség javítását. Ma, amikor döntően a magántőke építi a várost és közel két évtizede a város egysége is megszűnt, talán az EU segítsége megfelelő alapot nyújt ahhoz, hogy a közszféra visszanyerje erejét. Tartósabb eredmény eléréséhez azonban emellett szükséges lenne a legfontosabb szereplők közötti kooperáció is, városon belül és a városhatáron kívül egyaránt.

### Hivatkozások

Budapest (2002): Budapest Városfejlesztési Konceptiója. Elfogadva a Fővárosi Közgyűlés 2003. március 27-i ülésén. Projekt menedzser: Tosics Iván (Városkutatás Kft) és Pallai Katalin (F38 Kft, 2000. decemberéig). Budapest, 2002.

Éri, V. (2001): Bevezetés. In: Éri Vilma (szerk) Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ Alapítvány, 2001

Hegedüs, J – Tosics, I (1996): Disintegration of the East-European Housing Model In: Clapham, D. - Hegedüs, J. - Kintrea, K. - Tosics I. (eds, with Helen Kay) Housing Privatization in Eastern Europe Greenwood Press, 1996.

Lukács, A – Beliczay, E. (2001): A városi terjeszkedés hajtóerői Magyarországon. In: Éri Vilma (szerk) Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ Alapítvány, 2001

Molnár László, 2006: Kell-e koncepcióváltás Budapest közlekedésfejlesztésében? Gondolatok egy vitaest kapcsán. Kézirat.

Pallai, K. (2003, szerk): A Budapest-modell. Egy liberális várospolitikai kísérlet. Nyílt Társadalom Intézet Alapítvány, OSI/LGI, 2003

Tosics, I. (2006): A nagyvárosok fenntartható fejlődése és Budapest jövőképe. „A fenntarthatóság magyarországi stratégiája” számára készített kézirat, MTA

Tosics, I. (2004): Város fenntarthatóság és Budapest Városfejlesztési Konceptiója. In: Világváros vagy világfalu – avagy fenntartható építés és településfejlesztés Budapesten és agglomerációjában. Önkormányzati anyag. Független Ökológiai Központ Alapítvány, 2004

Tosics, I. (2001): A városi terjeszkedés visszaszorításának közgazdasági, jogi, intézményi eszközei és ezek hazai alkalmazásának problémái. In: Éri Vilma (szerk) Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés? Környezettudományi Központ Alapítvány, 2001

Védegylet (2002) Növekedés vagy fejlődés? Állásfoglalás Budapest jövőjéről. Védegylet füzetek 4. ([www.vedegylet.hu](http://www.vedegylet.hu))

Wheeler, S (1998): Planning Sustainable and Livable Cities. In: LeGates, R.T. – Stout, F (eds) The City Reader. Routledge, London and New York, 1999:434-445