

TOSICS IVÁN

Elképzelés az átmeneti zóna és a barnaövezet jövőjére a Budapest Városfejlesztési Konceptiójában és a kidolgozás alatt álló Középtávú Városfejlesztési Programjában

A Fővárosi Közgyűlés 2003. március 27-én elfogadta Budapest Városfejlesztési Konceptióját (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 eljárásón 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 elemzés – 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 változata¹ 10 hónap intenzív munkájával készült el. Az átmeneti övezet ebben az anyagban viszonylag szűk értelmezésben szerepel, lényegében a városmagot déli-délkeleti irányból övező rozsdáövezetre 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 egyes 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 találhatóak. 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 iparüzési 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, rozsdazóna területeken) a beruházóknak.

– A fővárosi telekpolitika kialakításánál megfontolandó, hogy a Fővárosi Önkormányzat megfelelő időben vásárolja fel a stratégiaileg 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 születessen 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.

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 megjelenie...”

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 vitáknak, 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 újjáélesztése 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 projektársaságban 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 kötelezően 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 projektársaságokra vonatkozó elképzelés elutasítása, és az, hogy a szükséges területtalékolások 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 gondolkodni 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. Mindezekről 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 várostervezést/fejlesztést, túl erős, csak nagy veszteséggel járó köztötségeket 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

valamikor 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) találkozóon 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 rozsdáövezeti 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 várososon belüli lakásépítési, út- és vasútépítési fejlesztések összeegyeztetőségével kapcsolatban.

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 övezet ...”*

„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 újrahasonosítása. 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 városközpontokhoz 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-fejlesztő-szektor 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 környezetszűrés, a kormányra az ipari struktúra átalakítása, a piaci szereplőkre pedig, megfelelő körülmények biztosítása esetén, a konkrét rozsdáövezeti 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 elem mellett 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 elkészítendő 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 készítenendő a területek helyzetéről, és program a lehetséges jövőképekről, 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 projektfinanszírozás, 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 Konceptió **stratégiai elemei** közül a Konceptió 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 azért, hogy több funkcionális és térszerkezeti szempont egyidejű érvényesítését teszik lehetővé.”³

A Konceptió elfogadása után megindult a középtávú prioritások kidolgozásának folyamata. A Városkutatás Kft. által, külső szakértők bevonásával 2003. decemberére elkészített szakmai anyag⁴ 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 parkolás-fejlesztéssel; másrészt közterületi és lakóterületi rehabilitációval, zöldfelület-rekonstrukcióval, 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 kötőpályás 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 városrész-központok).

– 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, háttérpar 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 Konceptió 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-sziget-csúcs (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 Főépítési 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 nyerne 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 projektterületen kialakulóban lévő integrált megközelítés a budapesti barnaövezet problematikájának kezelésében – még ha 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 Belezsnay - Cseh - Hegedűs, 2004.

Irodalom

- Angyal Gábor: Budapest aranytartáléka, a rozsdazóna. *Népszabadság*, 2002.
- Belezsnay, É.-Cseh, Zs.-Hegedűs, V.: *North Buda Project Region*. Professional Recommendation, 2004.
- BVK: *Budapest Városfejlesztési Konceptiója*. Egyeztetési anyag. Budapest, 1998.
- BVK: *Budapest Városfejlesztési Konceptiója*. Munkaközi anyag szakmai-társadalmi vitára a konceptió legfontosabb témacsoportjairól. Budapest, 1999.
- BVK: *Budapest Városfejlesztési Konceptiója*. Közgyűlési előterjesztés egyeztetésre szánt anyagának szakértői tervezete. Budapest, 2000.
- BVK: *Budapest Városfejlesztési Konceptiója*. Egyeztetési anyag. Budapest, 2001.
- BVK: *Budapest Városfejlesztési Konceptiója*. Budapest, 2002.
- BVK: *Budapest Városfejlesztési Konceptiójának középtávú prioritásai és a végrehajtás eljárási rendje*. Budapest, 2003.
- Ekés, A.: *Budapest Városfejlesztési Konceptiója egy stratégiai céljának végrehajtása: egy barnamezős fejlesztés elősegítése*. Az „Interact” projekt számára készített második esettanulmány. Városkutatás Kft., 2004.

Magyarország az ezredfordulón
Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián
Műhelytanulmányok

A budapesti barnaövezet megújulási esélyei

Szerkesztette
Barta Györgyi

Budapest 2004
MTA Társadalomkutató Központ

**Magyarország az ezredfordulón
Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián
Műhelytanulmányok**

**Sorozatszerkesztő
Glatz Ferenc**

**Programvezető
Enyedi György**

**Olvasószerkesztő
Péterfi András**

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 • Deindusztrializáció 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 jellegzeteségei 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 rend- szerek 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 rozstdaövben 110 • A barnaövezet lakófunkciójának számbavétele 114 • A lakófunk- ció mennyiségi és minőségi jellemzői a barnaövezetben 115 • A lakásállomány térbeli megoszlásának jellemzői 124	
POLGÁR JUDIT: Ferencváros – kolóniák a rozstdaövezetben	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 rozstdaövezetben	153
A rehabilitáció szükségessége 153 • A budapesti városrehabilitá- ció tanulságai 154 • A barnaövezeti lakástípusok 156 • Rehabili- táció a barnaövezetben 159	
FÁBRY GYÖRGY: Rosszul hasznosított MÁV-területek	165
Budapest és a vasúti rendszer 165 • Területhasználat és ingatlan- gazdálkodás a MÁV keretein belül 169 • A területhasznosító folya- mat „vasúti” oldala 170 • A terület-hasznosító folyamat városi vetülete 171 • Egyes jelentősebb vasúti területek integrációs lehe- tőségei 172	

III. rész

A FUNCÍÓVÁLTÁS 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 péld-	

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 rozsdáövezetek 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
• Rozsdáövezeti jövőképmozaikok	318
TOSICS IVÁN: Elképzelés az átmeneti zóna és a barnaövezet jövőjére a Budapest Városfejlesztési Konceptiójában 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