

---

# BUDAPEST TÉRSZERKEZETÉRŐL

Kincses Áron – Rédei Mária

## SOME SPATIAL STRUCTURAL QUESTION OF BUDAPEST

The actuality of our topic about the structure of Budapest is the New Strategic Plan up to 2031, accepted by City Council. In former Conception in 2003 was accepted and thence several global situation have changed. Among them Hungary became member of union and free stream area, vision of Budapest playing a changing role in the image of country, it is a reference area for foreign investment, the foreign expectation are more comparative, and competitive than other parts of Hungary.

We can assume the most crucial point is to realising some interest how the autochthon population, local governance is advocating, referring to the raised question. Will they a partner or contra? In Budapest the bargain position are more complicated than somewhere else in Hungary. The interest directed to regional issue, like to establish headquarters and monitoring the opportunities from here. So the geographical location determines situation. Our major goal is to join to global market streams, so to stop transit goods and produce added value.

Nowadays our neighbours are permeable countries and the former border area shifted an active zone. So the spatial diffusion is a key issue on the level of city and region as well. The demand and supply should have an accessed business climate by an arachnoid infrastructural network. To keep the attractive position of Budapest, we have taken consideration on a host environment combined an ability skilled manpower.

The population of Budapest is rapidly ageing; the dependency rate is worsening, which limits the social and technological innovation, and raising the demand towards the silver economy. The stock population is expected to increase in a small scale by international movement. The foreign settlers prefer Central Hungary so 60 % of arrivals start the life in this area. The juvenation impact can be evaluated. Our population forecast is not based on a higher international balance even if the impact of double citizenship is still an open question. The yearly flow balance is 12000 and 3% of the new born babies in Budapest originated from foreign couple. This trend was estimated to 2031.

Budapest has a concentration in research and design by having more than half of staff and firms dealing with education, research, innovation. There is a consensus the environment of Budapest provide human capital, and an eligible place to run services. Budapest is a central place to establish 37% of GDP in 2010. The market based on a population, which is better paid, paying more tax, (5% of tax payers are foreigners). One of our pursuits is to raise the level of employment the current 57% to near 70, and to keep the level of unemployment under 10%.

The internal flow in the next two decades is not expected to be more intensified, because of ageing the rural population, the high living cost in city, and hectic life style. But Budapest can be developed as an attractive area for foreign studies, and the implication of studentification carries economic value.

## BEVEZETŐ

A cikk alapvető célja az, hogy a most elfogadott Budapest Új Stratégiai Konceptió elemzési és jövőbeli kitekintése alapján, a térszerkezetről írjon. Közel 30 éve nem készült részletes területi, komplex helyzetelemzés a főváros teljes területére vonatkozóan. A 2003-ban elfogadott Konceptió még a 2001. évi népszámlálási adatok városrendezési szintű feldolgozása nélkül készült el. A koncepció jelen megalapozása önmagában és a 2003-ban elfogadott Konceptióhoz képest újat jelent abban, hogy városrendezési körzetek szintjén képes kiszolgálni az ágazati tervezést, és nemcsak előreszámítás készült, hanem városrendezési körzetek szintjén kerültek az adatok összevetésre a tény vagy jövőbeli építmény állománnyal, ami szakmailag igen előremutató.

A korábbi koncepcióhoz képest lényegi globális változást jelent az, hogy az Unió tagállama lettünk, és 2007-től a szabad áramlási tér részei vagyunk. Ezek a tényezők nagymértékben felerősítették a globális piaci áramlatokban betöltött átviteli szerepünket. Azzal, hogy az európai gazdasági térhez kapcsolódtunk, több irányú érdekegyeztetés helyévé is váltunk. Az ország más részeihez viszonyítva, itt kiélezettebb a rendezési kérdésekben az alku pozíció, ezért itt olyan referencia térről beszélhetünk, ahol folyamatosan próbára van téve a hazai és a nemzetközi elvárásnak való megfelelés. Itt az ismeretek és tapasztalatok átadása gyors. Kiemelt érdeklődés kíséri a beavatkozásokat, a társadalmi megvalósíthatóság során kritikus az, hogy az ott élő lakosság miként reagál, mennyiben és miben lesz partner. E folyamatok hatással vannak a történelmi szerkezetre, a természet földrajzi determináltságra.

A 2012. év elején elfogadott Új Stratégiai koncepciónak az volt az átfogó törekvése, hogy a meglévő térszerkezetet és a jelen tevékenységi-működési pontjait áramlásokkal kapcsolja össze. A fenntartható fejlődés alapelvét követve, olyan távlati célokat gondolt végig, amelyek fókuszában a jobb életminőség áll.

## 1. BUDAPEST FEKVÉSÉBŐL FAKADÓ ADOTTSÁGAI

A határok átjárhatóságával és a szabad áramlási tér kiteljesedésével, a földrajzi elhelyezkedés és az azzal kínálkozó kihívások jelentősége megnőtt. Budapest földrajzi helyzetéből adódó lehetőségeit alapvetően meghatározza a város kialakulását lehetővé tevő Duna. Ahogy nőtt a Duna szerepének súlya a várospolitikai szempontrendszerben, úgy vált ismét egyre fontosabbá a Duna partok és ezzel a Duna menti térségek

felértékelődése. A Duna-régió az EU térbeli szerkezetének egyik meghatározó térsége, mely összekapcsolja a Duna vízgyűjtő területének államait, nemzeteit és kultúráit. Mindez az EU bővülési fejlődését is befolyásolja, mert a szervezet Európa nemcsak fenntartható természeti környezete, gazdasága mellett, de a kulturális kontextus komplexitásának megteremtése, erősítése és kiterjesztése mellett is döntött. Ebben az összefüggés-rendszerben különleges értelmet kapnak a Világörökség részét képező kulturális értékek, társadalmi, gazdasági, környezeti minták.

Budapest földrajzi helyzetéből adódó lehetőségeit alapvetően meghatározza a város kialakulását lehetővé tevő Duna. Szélessége többszöröse az európai városok folyóihoz mérten, ami megmagyarázza Budapest hídjainak csekély számát. Az átkelőhelyek nem csak a két part összekötését, de városszerkezeti és hálózati szempontból a várostest alapvető szerkezeti elemeit határozzák meg. Egy újabb átkelőhely mindig változásokat hoz a városszerkezetben, a területek elérésében, átjárhatóságában, átértékelésében. Az átkelők és a helyzetükkel jelentősen determinált kapcsolódó főhálózati elemek biztosítják a város területeinek együttélését, az ingatlan piac többoldalú feltárását. Erre a Lágymányos és a megújuló IX. kerület összekapcsolása lehet példa.

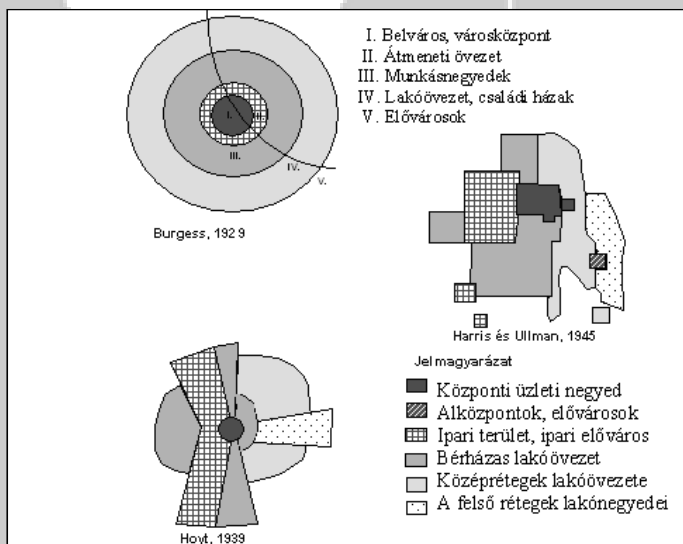
### 1.1. HORIZONTÁLIS TÉRFELOSZTÁSOK

Míg a vertikumok általában a belső terekhez köthetők, a horizontális térfelosztások a külső tér tagolásának eszközei (NEMES NAGY J. 1998). Természetesen egy adott térrész sokféle módon osztható részekre, dezaggregálható a különböző jellemzők mentén.

A településszociológia a városok funkcionális szerkezetét vizsgálva különböző modelleket dolgozott ki. A klasszikus modellekre jellemző, hogy a várost a lakosság szociális, társadalmi helyzete alapján osztották fel különböző övezetekre, koncentrikus zónákra. Tagolt, távolságfüggő rendszert vezetett be, elkülönítve a városközpontot, az átmeneti zónát, a munkásnegyedet, a lakóövezetet és az elővárosi zónát (BURGESS, E. W. 1929). A későbbi tapasztalatok nem igazolták a modell helyességét. Az ellentmondást feloldandó Hoyt (HOYT, H. 1939) szektormodellje a társadalmi tagoltság távolság- és irányfüggő rendszerét alakította ki. 1945-ben Harris és Ullman (HARRIS, C. D. – ULLMAN, E. L. 1945) tovább finomította az eddigi városszerkezeteket, itt a városi alapsztruktúra többközpontú sejtrendszerre hasonlít, ahol a városközpont mellett szubcentrumok is megjelennek (CSAPÓ T. 2010).

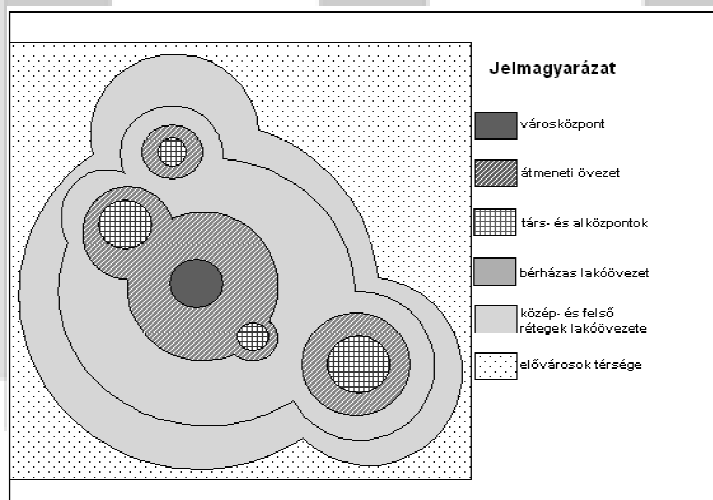
A II. világháború után a szuburbanizáció során előtérbe kerültek az agglomerációk, az elővárosok, és a klasszikus belváros mellett egyre több kisebb alközpont alakult ki. Ezért a klasszikus modellek korrekcióra szorultak. A többközpontú modell a nagyvárosok modellje, ahol a centrumtól az alközpontokat az átmeneti zónák választják el (HOFFMEYER, J. – ZLOTNIK 1977). Több esetben volt az a tapasztalat, hogy a fejlesztési érdekek megvalósulása új szerkezetet hozott létre, például a folyók másik oldalának beépülése. És mint az üzleti életben ismert, több központ és annak kapcsolata megvalósítása és működtetés költség igényes. Tehát előny éppen úgy származik, mint hátrány annak létrejöttéből.

1. ábra: Klasszikus városzerkezeti modellek  
 Figure 1: 'Classical' urban models



Forrás: Csapó T. (2010)

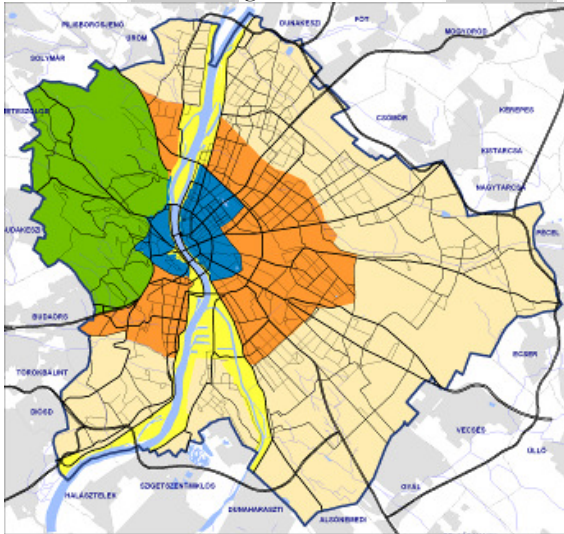
2. ábra: Többközpontú modell  
 Figure 2: The Multi-core model



Forrás: Csapó T. (2010)

## 2. BUDAPEST SZERKEZETÉT MEGHATÁROZÓ HÁLÓZATI ÉS TERÜLETI ELEMEK

Vizsgáljuk meg, hogy a szakirodalomban említett szerkezeti képek, mennyire mutatják, az irodalomban leírt szabályszerűséget, avagy attól eltérő egyedi formát. Magyarország Budapest-központúságát jól jelzik a sugárirányú útvonalak, melyek befutnak a városközponti részébe és meghatározta a város későbbi fejlődését. A földrajzi adottságok és a történeti kialakulás alapján öt eltérő adottságú, funkciójú és terheltségű zóna határozható meg.



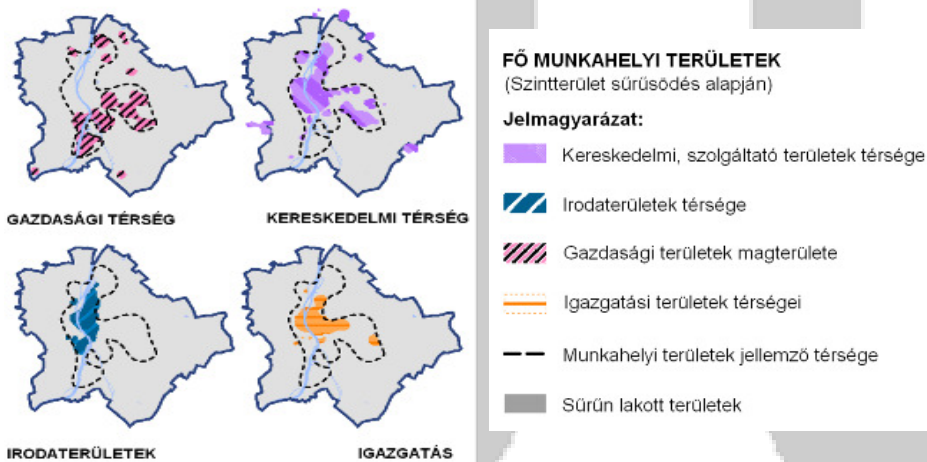
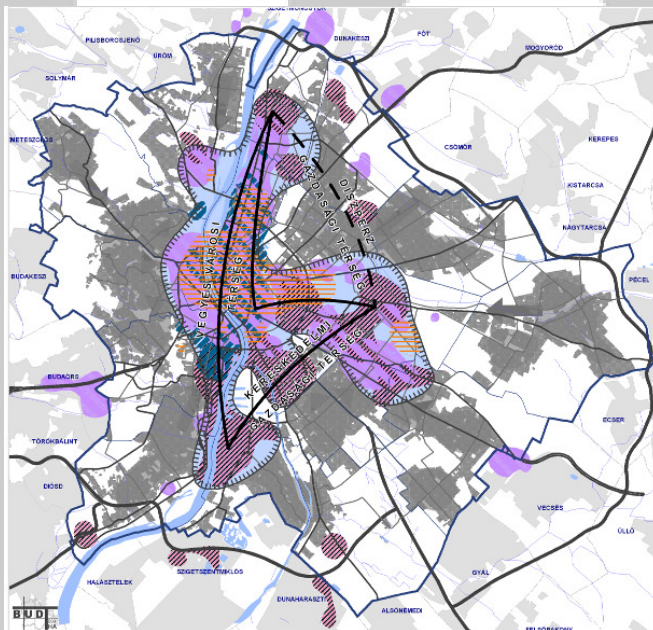
A *belső zóna* térsége lényegében a tradicionális történeti városrészeket képezi le. Itt az elmúlt időszakban szerkezeti átalakulás nem történt, de a megindult forgalomcsillapítási célú közterületi- és formai átrendezések a környezet minőségi fejlesztésének első lépéseként tekinthetők. Ez a város legsűrűbben beépített és legnagyobb népsűrűségű területe, az igazgatási, a kulturális, a gazdasági és pénzügyi, az oktatási sűrűsödések területe, a város fő központi tere.

Az *átmeneti zóna* a város legheterogénabb térsége. Meghatározó - az elmúlt két évtized ipari területeinek szükségszerű átalakítását követően is -, szinte egybefüggő gazdasági térség uralja a dél-keleti részen, mely északon már csak diszperz formában jelenik meg, a struktúra itt jobban átjárható és egyes sávokban lakóterületi dominancia is jelen van. Jelentős a használaton kívüli területek aránya a zónában, elsősorban a korábbi iparterületek barnamezős térségeiben. A zóna angyalföldi és lágmányosi térségében volt érzékelhető a legnagyobb gazdasági- és funkcionális átalakulás, a környezetterhelő ipari funkciók irodai, lakóterületi és vegyes kereskedelmi szolgáltató területekké alakulnak át.

Az *elővárosi zóna* jellemzően a csatolt települések gyűrűjéből jött létre, népsűrűsége alacsony, ezért a szintterületre-területre vetített infrastruktúrahálózat itt a legkevésbé gazdaságos. A zónában szigetszerűen jelennek meg a nagy lakótelepek, melyek megfelelő szintű műszaki infrastruktúrával és jó ellátó intézményhálózattal rendelkeznek, ami a kertvárosi területekről nem mondható el. A zóna a bevezető utak mentén jó terpet jelentett a kedvező elérhetőség miatt a kereskedelmi nagylétesítmények megtelepedésére, ahol viszont ez nem volt támogatott, ott a szomszédos településen jöttek létre logisztikai sűrűsödések, melyek azonban ugyanúgy terhelik a város bemenő út-

jait. A városi szegélyeken az erdő- és mezőgazdasági területek ugyan nem alkotnak „zöldgyűrűt” a város körül, de jelentős mértékben óvják azt a szomszéd településekkel való összenövéstől.

3. ábra: A főbb munkahelyi területek, 2005  
 Figure 3: Main employment areas



Forrás: Budapest Városfejlesztési Konceptió, 2011

A *hegyvidéki zóna* területén lakik a statisztikák szerint Budapest legjobban szituált társadalmi rétege. A területen a fő közlekedési sávok kivételével jelentős környezeti ártalom nem keletkezik. A város munkamegosztásában is ez a relatív tiszta környezet eredményezte több egészségügyi létesítmény idetelepülését. Problémája a zónának, hogy főhálózatában gyűrűirányú elem nem található, átjárhatósága nem megoldott.

4. ábra: 100 lakosra jutó munkahelyek száma, 2005

Figure 4: Working place per 100 inhabitants



Forrás: Budapest Városfejlesztési Konceptió, 2011

A kérdést közelebbről megvizsgálva az mutatható ki, hogy alacsony lakosság sűrűség található azokon a helyeken, ahol a városfejlesztés új terei jelezhetők ki. Ugyanakkor a lakóhelyek és a munkahelyek térben annyira távol esnek egymástól, hogy az folyamatos áramlást, szerkezeti fejlesztést igényel. És ehhez kapcsolódnak az eltérő gyakorisággal használt ellátó intézményi kérdések. Az 1950-ben lezajlott peremkerületi hozzacsatolás még mindig kohéziós igényeket vet fel. Ez utóbbi annak tükrében, hogy a városból nagyarányú kiáramlás valósult meg, a belső részek lakhatási és foglalkoztatási kereslet visszaesését jelentette. Az ezredforduló óta tart az a trend, hogy a víz és csatorna, elektromos és gázfogyasztás visszaesett, ami a ritkán lakott terekben (50 fő/ha) felveti a fejlesztési és a készenléti infrastruktúra fenntartásának üzleti dilemmá-

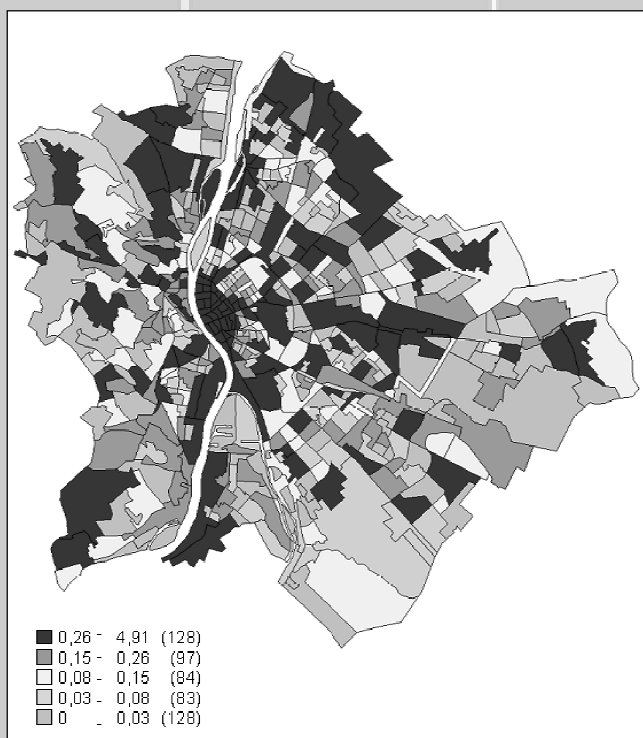
ját. Mivel a munkahelyek száma jóval kevesebb, mint az itt élők számából az szükségeltetne, ezért nagy a pesti oldal felé az átjárási igény azon a kevés átkelőhelyen, ami a városszerkezetet meghatározza.

## 2.1. A DUNA, MINT FŐ SZERKEZETI ELEM

A *Duna menti zóna* a megváltozott értékítélet, a szennyvizek bevezetésének fokozatos csökkentése és tisztítóművek létesítése, továbbá a nemzetközi normák kényszere miatt a víztisztaság minőségének növekedésével egyre értékesebb önálló területi sávzá vált az elmúlt időszakban. A város korábbi ipari területeinek megváltozása azonban még nem eredményezett végleges megoldást a felszámolt területek hasznosítására. Zónánként is más és más arcát mutatja a területsáv.

5. ábra: A foglalkoztatottak arányai (%)

Figure 5: Employees in percentage



Forrás: Budapest Városfejlesztési Konceptió, 2011



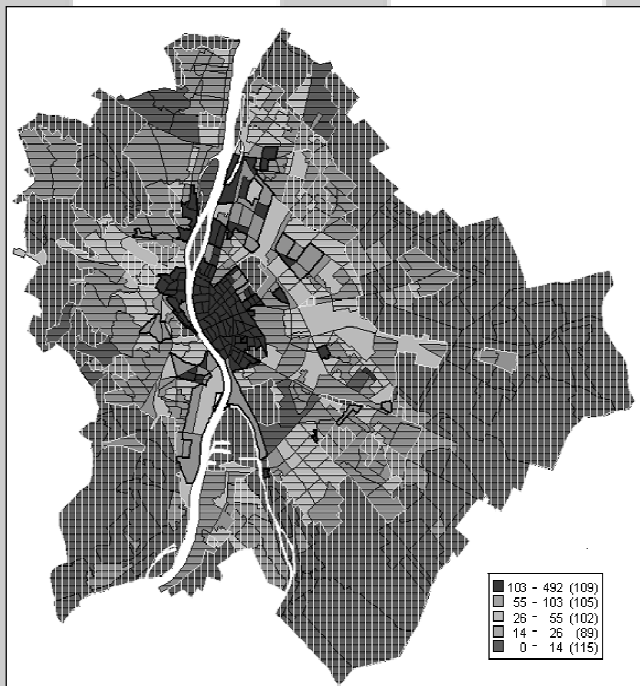
A *belső zónára* eső része a legkiépítettebb, itt a rakpartok zárják el a városlakók elől a Duna élvezetét, bár a hajózás kikötői is helyenként akadályokat jelentenek a partszakaszok megközelítésében.

Az *átmeneti zónára* inkább a volt ipari üzemek felhagyott, vagy már újonnan fejlesztésbe vont területei jellemzők.

Az *elővárosi zóna* sávjaiban részben üdülőterületek és városüzemeltetési területek találhatóak a vízpartra szervezeten.

6. ábra: A munkahelyek sűrűsége városrendezési körzetek szerint, 2005. városrendezési körzetenként, 2005

Figure 6: Density of working places by planning districts



Forrás: Budapest Városfejlesztési Konceptió, 2011

Kérdésünk, miszerint Budapest térszerkezete mely modellre illeszkedik a leginkább, részletes elemzéssel valósult meg. A vizsgálataink területi alapegységei a városrendezési körzetek. Budapest 23 kerülete 520 városrendezési körzetre osztható. Ezek a legkisebb olyan adminisztratív egységek, melyekről statisztikai adatok szerezhetők. Ezekből az információkból igyekszünk következtetéseket levonni a funkcionális összetartozásokra, a központ-vonzásterület kapcsolatrendszerére. A népsűrűséget, a munkahelyek arányait, a munkahelyek sűrűségét, vagy éppen a foglalkoztatottak ará-

nyait tekintve egyértelműen kirajzolódik a városközpont, méghozzá az I., V., VI., VII. kerületek mentén. A munkahelyek sűrűségét vizsgálva a XIII. kerület, valamint a II és III. kerület Dunához közeli részei együtt, illetve a XIV. kerület Duna felé eső része egyértelműen alközponttá kezdett fejlődni az utóbbi években (5.-6. ábra).

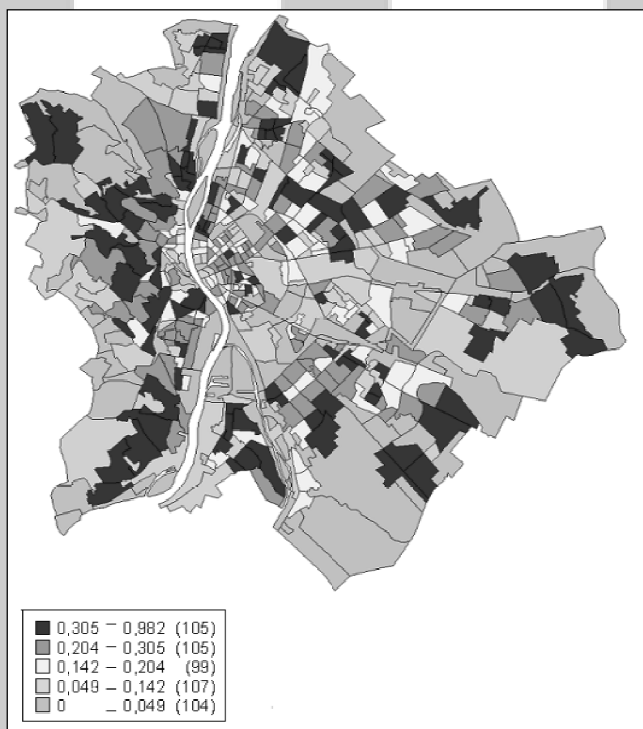
A városközpontot és az alközpontokat átmeneti övezetek veszik körül, melyet a peremkerületek felé növekvő arányú lakózóna szegélyez, ahol a lakófunkció dominál, a népsűrűség alacsony. Budapest térszerkezete, mint látható, teljes mértékben egyik modellhez sem hasonlít teljesen. Ennek több oka van:

Budapest sajátos helyen és sajátos természetföldrajzi környezetben fekszik, ahol város struktúrájára alapvető hatást gyakorol a Duna,

- az országos sugaras főúthálózat,
- és a Budapesthez történt hozzákapcsolásból adódó, haránt irányú elemekből álló régebben kialakított úthálózat hatása.

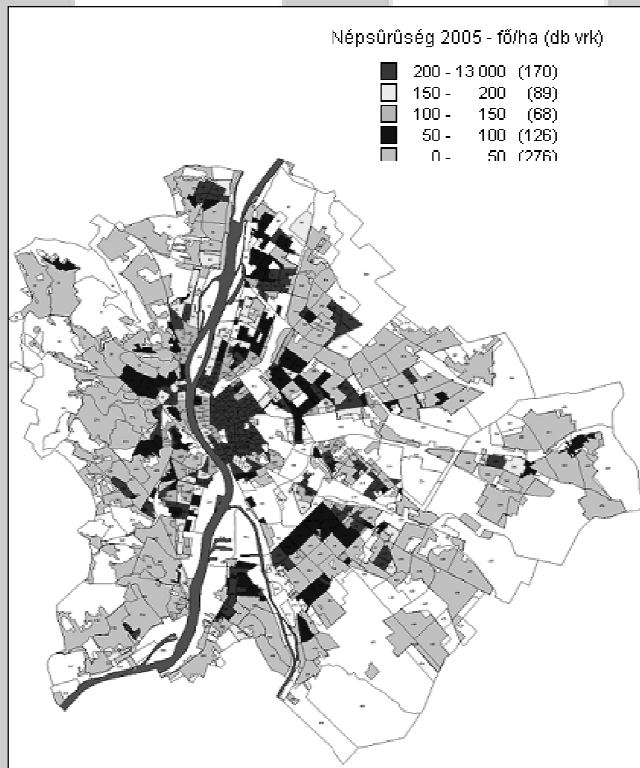
7. ábra: Budapest népességarányai

Figure 7: Population ratio



A munkahelyek, a foglalkoztatás vagy éppen a népesség városrendezési arányai alapján rajzolt térképeken, a statisztikai adatok alapján lehetetlen az átmeneti övezet, vagy más a modellekből ismert zónák határait pontosan meghúzni. Az vitathatatlan tény, hogy a fővárosban létezik fejlettségi centrum-periféria kettősség és társadalmi centrum-periféria viszony is. *Ebből arra a következtetésre juthatunk, hogy az szakirodalomban leírt eltérő viszonyok, a funkciók, nem pontosan a közigazgatási városrendezési körzetek térségi szintjén rendeződnek, vagy Budapest térstruktúrája, központrendszere nem alakult még ki teljesen, illetve funkcióhiányos.*

8. ábra: Budapest népsűrűsége, 2005 (%), 2007  
Figure 8: Population density



Forrás: Budapest Városfejlesztési Konceptió, 2011

## 2.2. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER ÉS KAPCSOLATOK

A funkció hiányok egy része nem lakott területekre vezethető vissza, más része zöldfelület. A zöldfelületi rendszer a település sajátos felépítésű, ökológiai törvényszerűségekkel jellemezhető alrendszere. A településszerkezetet átszövő, tagoló városi szabad-

terek rendszere foglalja magába a területi és lineáris zöldfelületi elemeket. Ez a hálózat különböző jellegű és funkciójú, változatos zöldfelületi elemekből épül fel.

A zöldfelületi rendszerelemeit képezik az erdők, kertek – parkok – városi (nagy) parkok, az utak fasorai, a természet közeli (nem erdősült) területek, az elsősorban kondicionáló (ún. „nem funkcionális”) felületek, s az időszakos borítású mezőgazdasági természet-területek. A városi zöldfelületi rendszer különleges elemei továbbá a magánkertés városrészek, valamint az elsősorban városüzemeltetést szolgáló temetők.

Budapest zöldfelületi rendszere a belső területeken szigetes, az átmeneti zónában gyűrűs, majd a perifériák felé haladva, ékszerű, az agglomerációs zöldfolyosóhoz kapcsolódó struktúrát alkot. Ezeknek a rendszere az, ami legjobban szabályos térbeli elrendeződést igazolja.

### 2.3. A KÖZÖSSÉGI ÉS KÖZPONTI HELYEK

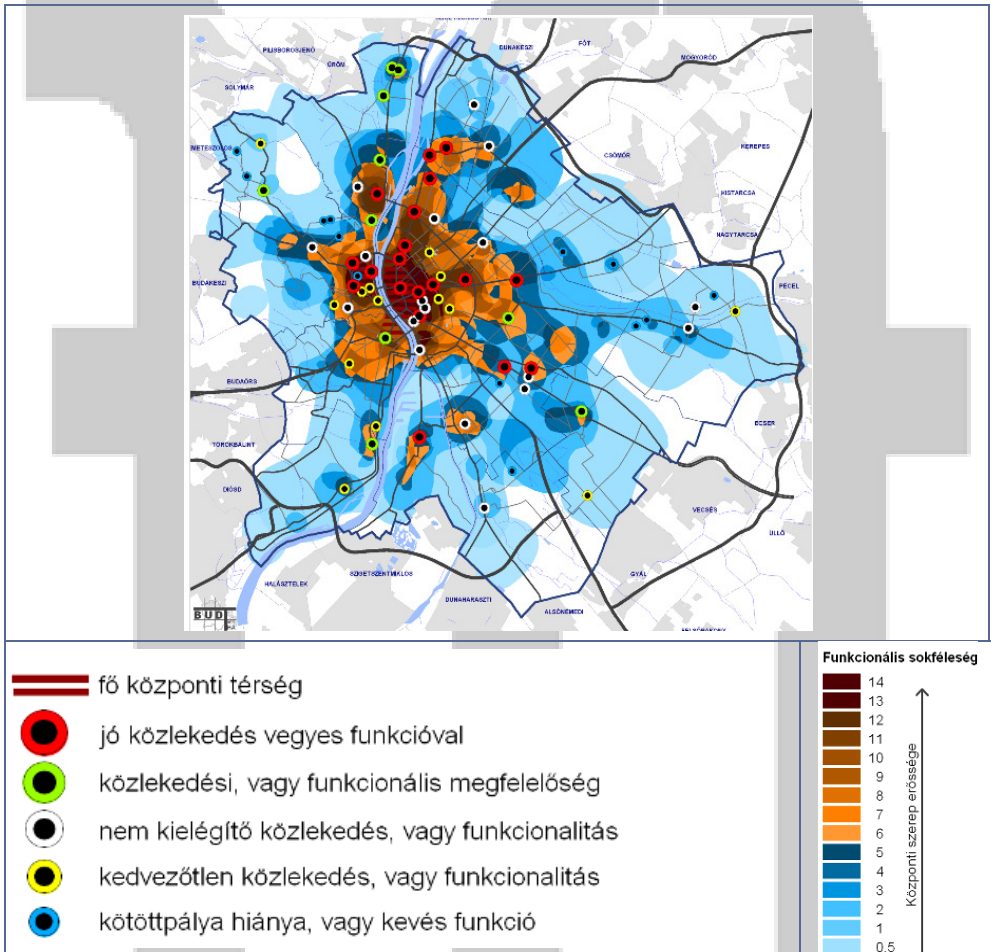
A város hálózati rendszere és területeinek jellemzői mellett meghatározóak azok a közösségi helyszínek, lokális kisközpontok, kerületközpontok, vagy egyéb, városrészek egészét meghatározó központi helyek, melyek a város működésében alapvető sűrűsödéseket jelentenek. Fontosak, mert a legtöbb esetben egyben közlekedési csomópontokhoz, a jellemző közforgalmú közlekedés átszállóhelyeihez kapcsolódva jöttek és jönnek létre.

A városfejlődés különböző korszakaiban ezek váltak központi helyszínekké, alakultak városrész-, vagy városközpontokká, ezek voltak eredetileg az árucseré helyszínei, majd később a gazdasági élet, az információ, a tudás, a kultúra, az igazgatás átvitt értelemben vett „csere” és agora helyszínei, csak a formájuk, a mértékük, a minőségük és a feltételrendszerük változott meg az idők során (RÉDEI M. 1998).

Budapest lakosságának területi eloszlását is tekintve (7.-8. ábra) a nagy egybefüggő lakóterületei a már említett hegyvidéki és elővárosi zónába esnek, ezzel szemben a sűrűsödések helye a belső zóna térsége, hiszen a többszintes sűrű beépítés itt található (RÉDEI M. 1998). A lakosságot különböző mértékben kiszolgáló, a különböző cseréket lebonyolító központrendszer is ennek mentén alakult ki, hol a szétterülő lakóterületeket, hol a funkcionális vegyességet figyelembe véve, jellemzően a népesség sűrűsödésének helyszínein. *Megállapítható azonban, hogy jelenleg a meglévő központok sokkal inkább tekinthetők kerületi központ kezdeményeknek, mint a legmegfelelőbb módon működő rendszernek.*

A város szerkezetében funkcionális és közlekedési összetettség alapján értékelhetők az egyes központi helyek. Meghatározóak a metró vagy HÉV kapcsolattal rendelkezők, kevésbé megfelelőek a csak villamossal megközelíthetők. A lokális központokhoz viszont nem szükséges kötöttpályás megközelítés, de a kerületi központok, nagyobb kereskedelmi létesítmények csak ezek megléte esetén tekinthetők komplexnek (NAGY B. 2005).

9. ábra: A központ rendszer közlekedési és funkcionális összetettsége  
 Figure 9: The transportation and function complex of the subcentre system



Forrás: Budapest Városfejlesztési Konceptió, 2011

Megkülönböztethető a belső városrészben a *főközpont*. Szorosan a főközpontra települt a Széll Kálmán tér, a Móricz Zsigmond körtér környezete a pesti oldalon, a Nyugati tér, a Blaha Lujza tér, valamint legújabb elemként a Corvin sétány térsége. A főközponttól terhet vesz le a már említett Széll Kálmán tér és az Örs vezér tere, mivel ezek mellékközpont jellegű hordoznak.

### 3. BUDAPEST TÉRSZERKEZETI CÉLJAI

#### 3.1. KIEGYENLÍTETT HÁLÓZATI- ÉS KAPCSOLATRENDSZER

A természeti környezet a területhasználati elemek kialakulását is befolyásolja. A hálózatok kiszolgálják a területeket, köztük kapcsolatot létesítenek, de el is választanak területeket egymástól. Ha az elválasztás organikus módon, a területek szükségszerű fejlődéséből adódik, akkor nem okoz működési zavart, ellenkező esetben elhatárolódás következhet be, önálló területi struktúrák jönnek létre.

Budapesthez 1950-ben csatolt települések belső fejlődése megváltozott, a legtöbbször az erőszakolt fejlődés útjára léptek. A területeket egymástól elválasztó hálózati elemek (pl. vasút) hatása megmaradt, így kevés helyen jött létre ezen településrészek összeolvadása. Megmaradtak egyes sajátos városrészek, központok, melyek a sokszínű Budapestet ma jellemzik, itt a nagyvárosi és a kisvárosi karakter együtt található meg néhány kilométeres hosszban ugyanazon út mentén (pl.: Soroksári út belső és külső szakasza). Fontos, hogy ezek a mára egy várost alkotó városrészek megtartsák karakterisztikus vonásaikat és eltérő jellemzőik ne mosódjanak össze (BELUSZKY P. 2004).

A városmag a legsűrűbb lakóterületi zónát képezve adja a „fehérgalléros munkahelyek”, irodák, pénzügyi szolgáltatások, oktatás, igazgatás, kultúra stb. zömét. A városközpont közforgalmú közlekedési ellátása elég intenzív ahhoz, hogy a mindennapi hivatásforgalmat még elviselje. A klasszikus belvárosi funkciók új irányban kezdtek fejlődni. Jelentős átalakulás ment végbe, mivel az angyalföldi és a lágymányosi „kék-galléros” munkahelyek, iparterületek átadták helyüket az irodai munkahelyek számára. A város belső magja és az észak-kelet és dél-nyugat irányú tengely vált a cityvel együtt a legintenzívebb napi hivatásforgalmat bonyolító helyszínné. Ebben a metró Váci úti vonalának és az új Rákóczi híd kapcsolatainak hatása nyilvánvaló. A város legújabb belső infrastruktúrái alakítják a város szerkezetét (EGEDY, T. – FÖLDI, ZS. – BALOGI, A. – KOVÁCS, Z. 2009).

Budapest másik nagy, szerkezetileg meghatározó térsége a volt iparterületi karéj, amely a belső zónát dél- délkeletről határolja és lefut egészen Csepel sziget nyugati oldaláig. Ebben az intenzív térségben találhatóak a város máig meghatározó ipari-, szolgáltató- és kereskedelmi területeinek magterületei. (Csepel, Ferencváros, Kőbánya). Ettől a térségtől leszakadva észak-Pest (Újpest, Rákospalota) jelenik meg erős gazdasági potenciálú területként. A város többi részén szigetszerűen működnek gazdasági funkciójú területek. Mivel főleg ezek alkotják a város barnamezős térségeit is, itt a van a legtöbb használaton kívüli terület. A szatellit gazdasági területek jórészt logisztikai előnyök miatt húzódtak a város külső, M0-hoz közeli peremére. Ezeket a térségeket célozták meg a jelentős kereskedelmi fejlesztések is (BARTA GY. 2004).

A kitöltő területek közül alapvető a kertvárosi lakóterületek alacsony intenzitása a hegyvidéki és az elővárosi zónában. Ezek az említett gazdasági térségeken kívüli körben szinte átszövik a város elővárosi és hegyvidéki zónáit. A szerkezetileg sok esetben elzárt városrészek használói a hiányos hálózati kapcsolatok miatt, nagyobb arányban veszik igényben az egyéni közlekedési eszközöket.

Fontos elemei a szerkezetnek a zöldfelületeket alkotó erdő, park, mezőgazdasági szabadterületek ékekbe tömörödött részei, melyek egyelőre gátat szabnak a város további szétterülésének, a kompaktság irányába terelve a fejlesztéseket, klimatikus hatással oldva a hő-szigetek kialakulását. Megőrzésük a jövő záloga.

### **3.2. KIEGYENSÚLYOZOTT VÁROSI TÉRSZERKEZET – KAPCSOLATJAVÍTÁS, DIFFERENCIÁLT FUNKCIONALITÁS ÉS SŰRŰSÉG**

Egy város térszerkezetét már megalapításakor befolyásolják a jelenlevő természeti és földrajzi adottságok. A város folyamatosan változik, népessége gyarapszik, sűrűsödik, funkcionálisan differenciálódik, közlekedik. A városszerkezeti adottságok visszahatnak fejlődésének irányaira, kapcsolataira, fenntarthatóságára, szerepkörére a tagoltság megőrzése, kapcsolatrendszer javítása, mint:

- elhanyagolt, átjárhatatlan területek átstrukturálása, megújítása, zöldfelületi bővítésük
- funkcionális sokféleség megteremtése
- meglévő infrastruktúrára épülő barnamezős fejlesztés
- izolációs hatások mérséklése, ökológiai kapcsolatok javítása, városi szabadterületek megtartása,
- újabb rendezési területek bevonásának a megakadályozása.

### **3.3. KITÖLTŐ TERÜLETEK VÁRHATÓ FOLYAMATAI**

A hálózatok közötti különböző funkciójú kitöltő területek tükrözik a város igazi arcát, karakterét. A városi létet szolgáló hálózati és kitöltő területek alkotta fizikai (épített és természeti) környezet védelmet, biztonságot és lehetőségeket biztosít a városlakók és -használók, őket körülvevő terek fejlődése számára.

- hiányzó kapcsolódási elemek pótlása
- terület érzékeny hálózat-fejlesztés
- vasútvonalak átjárhatóvá tétele,
- a hálózati szerkezet fejlesztésével párhuzamosan, mint pl. az átjárhatóság elvének alkalmazása.

### 3.4. TÉRSZERKEZET ÉS TÉRBELI DIFFÚZIÓ

Az európai piacokhoz történt csatlakozás azzal a következménnyel járt, hogy globális vállalatok kezdték meg termelésüket és kiépítették beszállítói hálózatukat, ennek következtében a korábbi kis, közepes és nagyvállalati rendszer átalakult. Az átalakuló gazdasági szerkezet értelemszerűen visszahat Budapest térszerkezet fejlődésére is.

- a területek meghatározott infrastruktúrák mentén fejlődjenek intenzívebben
- kihasználatlan barnamezők irányába vitt fejlesztések
- szétterülés helyett infrastruktúra kapacitással rendelkező területek hasznosítása

A cégek megtelepedése szempontjából meghatározó a méretgazdaságosságra (nagyobb termelés, termékkibocsátás – csökkenő költségekkel) való törekvés, mely költségcsökkentő orientációval keres területet, amire Budapest és környéke kedvező adottságai lehetőséget adtak. A nagyobb gazdasági egységek ott prosperálnak, ahol a fogyasztói piachoz való szállítási költség minimális, „just in time” rendszer működik.

A 90-es évek második felétől a nagyméretű nemzetközi cégek magukkal hozták a technológiát, anyagot, „know how”-t, eljárásokat és megfelelő felkészültségű háttérrel ellátott szolgáltatást igényeltek. Ehhez tudtak kapcsolódni a helyi gazdaság kisebb egységei, a beszállítók, kiépítve saját „supply chain management” szolgáltatásukat, ezzel kialakult a duális gazdasági szerkezet és kétféle területméret igényével lépett fel.

A méretgazdaságosság intézményi keretek között (nagyobb kibocsátás – csökkenő költségek) részben a specializáció felé halad (pl.: a súlyponti kórházak, kutatási centrumok) részben elaprózódik (alapfokú ellátás), ami a minőségi igények megőrzése miatt bizonyos mobilitásra is kényszerít (felsőfokú oktatás, szakrendelések). A tömegellátás kitermeli a speciálisat is, igazodik a fizetőképes kereslethez. Ezzel hozható összefüggésbe az, hogy virágzik a magánklinika, diagnosztika, fizetős iskola.

Budapest és térsége nagy és kiemelt fogyasztói piac, a kereskedelem láncolatai ehhez igazodva telepedtek ide, melyek mágnes cégeket is hoznak magukkal, területi igényük nagy. Számos telepítés hozható példaként, ahol a vagy a földrajzi hely döntő (pl. KÖKI, Budaörs), vagy az, hogy mennyire képes a „ráhordást” megfelelő közlekedéssel kiszolgálni. (pl. Savoya park). Ezek a gazdasági erőik a térszerkezet fontos alakítói, de inkább követői és beteljesítői (ld. kelenföldi fejlesztői várakozást).

A modern piacgazdaság fontos követelménye a kereslethez és a kínálathoz történő rugalmas alkalmazkodás, melynek megvalósulásában fontosak a közlekedési útvonalak, a virtuális elérhetőség, a piaci részek kihasználása.

A sugaras úthálózat kiegészítéseként megépült haránt irányú közlekedési elemek lehetővé tették Budapest belső részeinek tehermentesítését, ami egy időben zajlott a gazdasági kitelepüléssel. Ezzel a kereslet és kínálat közötti sokirányú kapcsolat, egyfajta *térbeli diffúzió* valósult meg, mely megfelelt a gazdasági fejlődés által elvárt flexibilitásnak.



A város kedvezőtlen kapcsolatú, nem átjárható gazdasági területeire azonban nem érkezett befogadható fejlesztőerő, a belső barnamezős területek kihasználatlanok vagy változatlanok maradtak. A gazdasági folyamatok eredményeként elmaradt a korszerű termelőipar megtelepedése, a város korábbi iparterületein – övezetmódosítások révén - más irányú fejlesztés valósul meg, több esetben az elmúlt évtized slágerfejlesztéseként a lakófunkció, kereskedelem, szolgáltatás, iroda. A gazdasági erő a városfejlődés követő jellegű és nem célirányos eszközei miatt ad hoc fejlesztéseket valósított meg. A térbeli változások azon erővonalak mentén valósultak meg, ahol megfelelő volt a kapcsolat, és lehetséges a funkció telepítése, ugyanakkor városi léptékben nem feltétlenül az oda való funkció vagy nagyságrend jött létre.

A gazdasági erő térszerkezeti erőforrásként való érvényesítése érdekében javasolt

- a célirányos gazdaság- és térszerkezeti fejlesztés egyensúlya
- gazdálkodási méretek rugalmas piaci alkalmazkodásának támogatása.

### 3.5. KÖZPONTOK – A TALÁLKOZÁS HELYEI

A történelem során a városok a kedvező földrajzi adottságok, a találkozások, az árucserék helyeként fejlődtek legdinamikusabban. Ennek hagyományát a városközponti helyei őrizték meg, amelyek funkció-összetettsége, elérhetősége, minősége vonz és marasztal, de hiányosságaik esetén csak átszállási lehetőséget nyújtanak. Kielégítő működésük során fontos közösségmegtartó, kulturális és gazdasági szerepkörrel bírnak.

A központi helyeket a kialakulási jellemzőik, az elérhetőségük, a közlekedési és funkcionális összetettségük alapján értékelhetjük. A történetileg kialakult központi helyek organikusabban, a társadalmi igények alapján jöttek létre, a modern idők a tervezett központokat hozták magukkal, de az utóbbi húsz év a spontán központosodás jeleit mutatja. Funkcionális összetettség szempontjából a kereskedelmi, kulturális és igazgatási létesítmények a meghatározóak, melyeket erősíthet az oktatás, az irodai funkció jelenléte, de nem hanyagolhatók el az egészségügyi, vagy egyházi funkciók és a lakóterületi elemek sem.

Budapest központrendszer a szerkezeti tervek kifejezett szándéka ellenére sem alakult ki, nem jött létre ideális és kiegyensúlyozott térbeli rendszer, mely a lakóterületekhez közelvitt speciális funkciók, kultúra, gazdasági lehetőség és közlekedési eszközváltás révén jobb minőségű városi szolgáltatást biztosítana kevesebb közlekedési kényszerrel. Erre példa a VIII. kerület, ahol több és sokféle intézmény akár egy utcával arrébb sem képes térségi hatással lenni. Nem alakult ki az agglomerációs központokkal sem érdemi munkamegosztás, a csatlakozó városszéli kereskedelmi konglomerátumok léte kifejezetten a központok rendszerének kialakulása ellenében hat. A központi helyek főbb jellemzői:

A történeti belváros és a rászerveződött térség funkcionális összetettsége és megközelíthetősége alapján a főváros főközpontjának tekinthető, mely kiemelt jelentőségű

funkcionális és elosztó feladatot is ellát, de kedvező elérhetősége miatt a közforgalmú és közúti átmenő forgalma jelentős, mely a térség felesleges közlekedési telítettségét is eredményezi. Minőségi átértékelése kezdeti fázisban van.

A belső zónában változatos – de nagy területet lefedő – a funkciókoncentráció, a hagyományos központok funkció-összetétele viszont hiányos, az új központok pedig csak egy-két funkciókörre (főleg kereskedelemre) támaszkodva jönnek létre, így nem teljesítik elvárt tehermentesítő feladatukat, további közlekedési igénnyel járnak. Az újabb központok jellemző funkcionális eleme a közforgalmú közlekedés és a rátelepülő kereskedelem, a bevásárlóközpont, ritkán egy-egy speciális funkció, ezért ezek nem nyújtják a hagyományos értelemben vett városközponti jelleget.

Közösségi célú területek kritikusan alacsony arányban találhatók a hegyvidéki (5%) és az elővárosi zónában (3%), és ezek sok esetben közforgalmú közlekedéssel alacsony szinten ellátottak. Egyes önállóan lehatárolható városrészek egyáltalán nem rendelkeznek önálló kisközponttal, de a kerületközpontok is hiányos funkciókkal működnek. A közösségi célú területek jelentős része az elővárosi zóna lakótelepein koncentrálik, a helyi lakossági igényeket kielégítik, ami az új lakóterületi fejlesztéseknél nem jellemző.

A központi helyek fejlesztésénél a funkcionális vegyesség és környezeti minőség ki kell, hogy egészítse a kedvező elérhetőséget, kisebb központok esetében pedig, a megfelelő közforgalmú elérését is biztosítani kell. Kellőképpen vonzó és marasztaló központokra van szükség a társadalmi találkozások életteli színtereként - beleértve ebbe az épített környezet minden elemét a közterületekkel együtt -, hiszen akkor lesznek önfenntartó módon gazdaságilag is hatékonyak, mint a központrendszer önálló elemei.

A turisztikai szempontból kiemelt központi térségek minőségét önmagunk identitásának biztosítékaként és a város-imázs növelése miatt is fejleszteni szükséges. A beavatkozásoknál a környezeti sajátosságokra, karakterre kell alapozni és a város meghatározó elemét, a Dunát is a főközpont szerves részévé kell tenni.

Kiegyensúlyozott, térbeli szerkezetbe illesztett, minőségi központok rendszere igényli:

- a főközponti térség általános minőségi színvonalának emelését,
- a turisztikai céltérségek karaktertisztelő fejlesztését,
- a funkcióhiányok mérséklése, a területi hiányok kiküszöbölését,
- a központok közötti kapcsolat erősítését,
- a központok közösségi közlekedéssel való támogatását,
- differenciált központrendszert.

### 3.6. A HUMÁN ÉRTÉKEK „LENYOMATA”

A város térbeliségének alakítói a különböző funkciók. A létrejövő új fejlesztési szándékok kapcsolatokat építenek és töltenek meg tartalommal. Városi léptékben alig kifejezhető kis egységeken, a telkeken létrejövő épületek, létesítmények másodlagos hálózata a humán funkciók, humán infrastruktúrák – művészet, zene, sport, tudomány, oktatás – elemeiből szövődik, mely térségi lenyomatot hagy a város testén.

Az épített környezet meghatározó „hardware” elemei mellett a várost alkotó „finom újjak” olyan lenyomatot hagynak a városszövetben, a szerkezetben, melyek sűrűsödése térszerkezetiileg is meghatározóvá válhat. Budapest ilyen lenyomatát az organikusan fejlődő történeti városrészek területei, többek között a Budai vár, a Viziváros, Óbuda egyes részei, a pesti oldal városfalon belüli belvárosa alkotják.

Másik lenyomat annak a tudatos tervezési és szívós megvalósítási munkának az eredménye, mely a 19. század második felében előirányzott városfejlesztési és szabályozási tervek hozadéka. Ezek a Belvároshoz kapcsolódó lipótvárosi területek, a pesti Duna part átépítése, a meghatározó Sugárút (Andrássy út), a körút kiépítése, a Hősök tere, a város nagy közparkjainak létrehozása, a Dunán átívelő hidak csodálatos ívei.

A 20. század elején már egy megtört nemzet fővárosaként kisebb gazdasági háttérrel léphetett csak tovább ezen a fejlődési úton a város. A 20. század második felének lenyomata a város egyes részein valóban hordoz értékeket, de zömében erre a korra, mint a nagy lakótelepek létrehozására, nagy ipari területek térnyerésére, a városrészeket egymástól elvágó nagy és széles utak kiépítésére lehet emlékezni.

Az elmúlt húsz év kijelölt városfejlesztési irányvonal hiányában nem hozott létre elementáris erővel rendelkező helyszínt, ami új lenyomatként hasonlítható volna a 19. század végének boomjához. A Millenáris Park jelentős lépés volt. Eltűnt a Duna parttól a pályaudvar és a Millenniumi városrész befejeződik. Átalakult a lágymányosi egyetemi térség, kialakult az Infópark a Világkiállításnak kiszemelt helyszínen. Ez a két helyszín városi léptékűnek nevezhető, mivel az új Rákóczi híd megépülése is kísérte.

Városrésznyi fejlődés ment végbe a ferencvárosi rehabilitációk során, és a Corvin-Szigony projekt is közelíti egy városrész léptékű beavatkozás kísérletét. Meghatározóvá vált a belvároshoz csatlakozó West- End projekt. Nem előre tervezett, hanem spontán alakult ki a Váci út menti irodasugárút lassan-lassan összeérő együttese, viszont tervezett módon épült ki a Grafisoft Park. Tervezett módon alakult át a Duna észak-pesti szakasza, Marina-part beépítése, de léptékében nem éri utol egyik sem a XIX. század végének jelentős város átalakítását. Vannak ugyanakkor jó példák barnamezős területátértékelésekre, melyek nagysága ugyan nem városrésznyi (FÖLDI ZS. 2010).

Az elmúlt évtized tömeges lakó-együtteseinek nem hordoznak magas építészeti értéket, de születtek jó épületek is. A tényleges lenyomatokat olyan funkciók hozták magukkal, mint az egyetem és az Infópark (K+F) Közép-Kelet Európa első innovációs és technológiai parkja, a Millenáris park Csodák Palotája, a MŰ-PA, a Papp László Bu-

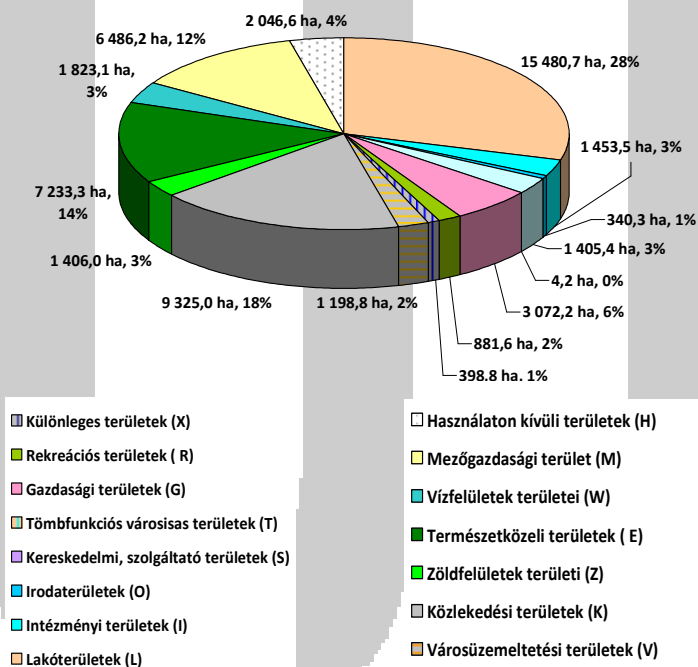
dapest Sportaréna. A közterületi fejlesztések közül meghatározó elemmé vált a Ráday utca és térségének átalakulása, majd az ehhez kapcsolódó belvárosi Fő utca kiépítése.

A kultúrát, a tudományt, az oktatást szolgáló intézmény, ha jó helyen és kellő nagyságrendben kerül megvalósításra, városrész léptékben fejtheti ki hatását, különösen, ha egyéb kísérő fejlesztésekkel párosul. A kiegyensúlyozott térszerkezet azt is jelenti, hogy a fejlesztéseket a múlt öröksége, a közelmúlt fejlesztései és a városszerkezet törvényei figyelembevételével alakítsuk. A város emelt szintű kultúráját és diszciplínáit szolgáló létesítmények városalakító ereje kezdetektől fogva ismert.

#### 4. A TERÜLETI MÉRLEG

A területi mérleg mutatja, hogy a főváros területe milyen célból igénybe vett, milyen a beépített és beépítetlen területek aránya. Az elemzések a beépített területek, a szabadterületek és a speciális működtetési területei felosztásban mutatják be Budapest területhasználátát (10. ábra).

10. ábra: Budapest terület-felhasználási mérlege  
Figure 10: Land use balance



Forrás: Budapest Városfejlesztési Konceptió, 2011

A beépített területek zömét a lakóterületek (61%), ezt követően a gazdasági területek (12%) teszik ki, minden más területhasználat 6% alatti arányt képvisel. A beépítetlen területek közül a mezőgazdasági terület, az erdők és a közlekedési területek hasonló arányban fordulnak elő. Mivel a közlekedési területek műszaki szempontból igénybe vett területek, a város szabad területeinek aránya a teljes területhez képest összesen csak 32%.

## 5. A JÖVŐ, MŰKÖDTETÉS ÉS KÖLTSÉG, URBANIZÁCIÓS HATÉKONYSÁG

Európai összehasonlításban alacsony népsűrűségű struktúrák működtetése nehéz feladat. Gondoljunk csak a lakónépség eloszlására, mely ma is városszerkezeti szempontból előnytelen. (Míg a belső városrészekben, például az Erzsébetvárosban hektáronként kb. 300 fő lakik, itt az átlagos sűrűség a párizsi másfélszerese, a barcelonai duplája, addig a külső városrészekben alig éri el annak tizedét. Ez viszont számos fejlett országban olyan alacsony értéknek minősül, hogy a fenntarthatóság szempontjainak erősödése miatt még a közművesítést is meggondolják.) A közművek és a közlekedési rendszer kiterjesztése, a kiépített infrastruktúra megvalósítása a városfejlesztés feltétele, de az egyenletes, netán javuló minőségű fenntartás költségeit is elő kell teremteni, méghozzá folyamatosan és hosszú távon. Ha ez a feltétel nem teljesül, akkor a befektetés csak rövidtávon éri el célját; és ez nem hatékony megoldás. És arra hívja fel a figyelmet, hogy nemcsak építeni és fejleszteni kell, hanem azt üzemeltetni is.

Álljon itt egy lakó épület példája. Ideális körülmények között a házakat száz évre tervezik. Ha száz év múlva összedől, és újat kell építeni helyette, akkor évente egy százalékot a szinten tartásra kell fordítani vagy félre kell tenni. Egy 50 millió forint értékű lakóház esetében évente 500000 forintot, a folyamatos működtetés költségein, a rezsin felül! Az infrastruktúra hamarabb elhasználódik. 25 éves elhasználódást feltételezve négy százalékot, vagyis az egymillió forintos kazán esetében évente 40000 forintot, havonta 3333-at félre kell tenni minden évben, folyamatosan, amíg a ház áll és működik (!). Nincs ez másként egy város esetében sem. A települések, lakóterek sűrűsége és a fenntartás költsége szorosan összefügg. A város sűrűsége tehát racionális kérdés, mert minél kisebb a fenntartandó terület, annál jobban lehet kihasználni a méregdrágán megépíthető és fenntartható infrastruktúrát, melyet biztonsággal üzemeltetni is kell (NAGY B. 2005).

Természetesen nem szabad megengedni, hogy minden városfejlesztési tevékenységet csak és kizárólag a közvetlen költségek határozzanak meg. A ráfordításokat a tágabb közösség, a környezet, a város egésze szempontjából kell megítélni. Az igaz, hogy ha sűrűbb a város, akkor kevesebb az egy főre jutó csatorna hossza, a takarítandó útfelület stb., de a sűrűség kényes kérdés, mert egyes esetekben a túlzott sűrűség leértékelheti a területet, csökkentheti az ingatlanok értékét, de társadalmi problémákat is felvet a szegregációtól a szlömösödésig. Budapesten egyidejűleg mindkét problé-

mával szembesülünk. A város az üzemeltethetőség szempontjából nehéz helyzetbe kerülhet hosszú távon. A belső területek túl sűrűn lakottak, a külsők éppen ellenkezőleg, és a kettő közötti kategóriába sorolható részekben is el kellene dönteni, hogy sűrítésre, szinten tartásra vagy lazításra kerüljön-e sor (JENEY 2008).

Ennek egyik kulcskérdése az, hogy a belső részeket mennyire vagyunk képesek lazítani és ennek milyen funkciót adunk. A megoldásoknak a tömegközlekedés feltételeinek javítása és a szabad zöld terek irányába, mint agora felé kell haladnia. Ezen a ponton a városfejlesztők és az ingatlanforgalmazók véleménye eltér. Az előbbiek a hosszútávon is élhető városrészeket támogatják, az ingatlan kérdésében a profit, és a gyors forgalmazás, a belső részekben érhető el.

A kérdést azonban nemcsak a város egésze szintjén kell átgondolni, hanem a 10 perces gyalogosan elérhető távokon. Ezek részben hozzájárulnak kisebb központok megerősödéséhez, vonzásához, ezzel tehermentesítik a központi részeket. A kisebb áramlások élhetőbbek, mint a központba fókuszáltak. A megosztott fejlesztés lehet, hogy méretgazdaságossági kérdései eltérnek a többi szemponttól, de ezek hozzájárulást jelentenek a szerkezet kiteljesedéséhez. Valamint térbeli diffúzió, a rugalmas gazdasági alkalmazkodás, a kereslet és kínálat egymásra találása kérdéséhez.

A modern piacgazdaság egyik fontos követelménye a kereslethez és a kínálatához történő rugalmas alkalmazkodás. Ennek megvalósulásában fontosak a közlekedési útvonalak, a virtuális elérhetőség, a cégek alkalmassága és felismerése a piaci rések megkeresésében. A 90-es évek elején, a visszaeső vagy éppen megszűnő állami szolgáltatók számos új vállalkozást kedvező piaci részesedéshez jutattak, vagy éppen indítottak el.

Budapest környékén azzal, hogy a korábbi sugaras, radiális rendszer kiegészítéseként megépültek a pókháló, azaz a haránt irányú rendszerek közlekedés, hot spot, virtuális kapcsolatok és a WIFI részben lehetővé vált a belső részek tehermentesítése. A kereslet és kínálat között sokirányú diffúziója valósult meg. Ez megfelelt a piac gazdasági fejlődés által elvárt flexibilitásnak. Széthúzódott a napi csúcsgépjármű forgalom térben és időben, javult a gyors elérhetőség, az információ eljutott és orientálta, ami még fontos, hogy nem jöttek létre olyan ügyintéző és kereső mozgások, amelyek pluszterhelést jelentettek volna a fővárosban.

A piaci viszonyok között a verseny, az időben ott, a megfelelő helyen a megfelelő ember a megfelelő feladatra kérdése, alapvető. Javult a nemzetközi érdeklődés partneri találkozóinak esélye. Ezzel átmenti vagy tartós kapcsolatok formálódtak és egy későbbi fázisban hálózatosodás.

A közlekedés és a városszerkezet átgondolt átrendezésével elősegíthető, hogy a munkahelyek és a lakóhelyek elkülönülése mérséklődjék. A „város a városban” koncepciók ezt a lehetőséget támogatják. A gyalogosan elérhető alapfokú funkciók jelentősen csökkenthetik a gépkocsi használatot. Ha néhány perc alatt elérhető a vásárlás, az újságos, az óvoda, esetleg az általános iskola és a villamosmegálló is, és kivételes esetektől eltekintve nincs, vagy csekély az esély a parkolásra, akkor nem éri meg autót használni. Ahová nem lehet behajtani, oda nem mehetnek autóval az emberek. Ebben

az esetben azonban gondosan ki kell alakítani a gyalog- és kerékpárutak hálózatát, a parkolók rendszerét és a közösségi közlekedés megállóinak a kapcsolatát.

Nem elegendő a gyalogosan megközelíthető, lokális központok megerősítése, ezzel egyidejűleg ki kell dolgozni az egymásra épülő rendszerek kapcsolatait is. A jól meghatározott alközpontok a városi élet eseményeinek helyi centrumai lehetnek. Budapest mintegy 520 városrendezési körzetének egy *tizede nem, vagy alig lakott, egy másik tizedében pedig háromezernél is többen élnek. Kiáltó méretű a mikro területi eloszlásbeli különbség.*

Többségük lakossága egy-egy magyar faluénak felel meg, s átlagos területük kettő négyzetkilométer. A magasabb szintű alközpontok összetettebb kínálatot biztosíthatnak a közösségi közlekedésre térített lakók számára.

Budapesten sem a lakások átlagos alapterülete, sem az átlagos minősége nem változott előnyére. A közelmúltban épített nagyszámú, de kis alapterületű, „amerikai konyhás” garzonlakás szó szerint újratermelte a századforduló környéki szoba-konyhát; a főváros lakásszerkezete, lakásösszetétele nem javult számottevően. A hiányzó ingatlanalapok sem segítik elő a re-urbanizációs tendenciákat, a város környéki kertvárosokat hirtelen felnövelő budapestiek visszatelepülését. A garzontól a hagyományos polgári lakásig terjedő teljes lakáskínálat egy területen belüli megjelenése nemcsak gazdaságossági kérdés, hanem társadalmi is (BUDAPEST VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ, 2011).

Most az látható, hogy két életkori igény jelenik meg a lakáspiacon; a fiataloké és az időseké, akik egy esetleg kétfős háztartásban élnek. Ismeretes, hogy a lakás állomány és a mobilitás kapcsolata olyan, hogy életünk során olyan lakhatási funkciókat célszerű választani, ami igényeinknek is megfelel. Nem nagyobbat, és nem kisebbet. Ez egyúttal életünk során *nagyobb mobilitást igényel*. A magyar habitusra az alacsony mobilitás jellemző. Biztosak vagyunk benne, hogy a jelen pangó ingatlanpiacát, az emelkedő fenntartási költségek ki fogják mozdítani. Budapest nemzetközi jellegéből következő, hogy fokozott igény van jelen az úgynevezett tematikus lakásokra, pl. átmenetileg itt tartózkodó külföldi menedzser, hallgatók számára, és ez lökést adhat a bérelt lakások irányába.

A fővárosban járva-elve azt tapasztalhatjuk, hogy hiányzik a minőség. Ennek okát mindenki másban látja. Mindenki úgy viselkedik, mintha rajta nem, kizárólag a másikon múlna a jó környezet, a szép város vagy az igényes épület. A *„jobb környezet veled kezdődik”* mondja az EU jelszava. A szakmai közvélemény hiányolja a minőségi épületeket, az igénytelen környezetben élő városlakók zöme pedig nem is lát ebben problémát. A környezet minősége nem az épületek extravagáns megjelenésén vagy magasságán múlik. A minőség, igény kérdése, úgy a társadalom, mint a szakma oldalán, s oktatással, képzéssel fejleszthető. Az oktatással az óvodától az általános iskolán át a lakossági részvétel gyakorlatának kiterjesztéséig számos eszközzel erősíthető a városalakítóknek a minőség iránti érzékenysége. A társadalmi közeg igényességének fokozása mellett a mozgásteret is ki kell terjeszteni. A jövőben fokozottan érvényesül az egyéni és a közösségi felelősségvállalás. A nyilvánosság, a lakossági részvétel, a független főépítési és hatósági rendszer biztosíthatja a folyamatok megfelelő kontrollját, amit a

tervezési rendszer és a tervek jóváhagyási rendjének a korszerűsítése és a szakképzés minőségének a javítása is elősegíthet.

A probléma összetett, tehát sokirányú, egyeztetett megoldást igényel: városlakók, szakemberek, politikusok, gazdasági szereplők párbeszédével – mindannyiunk összefogásával.

## IRODALOM

- BARTA Gy. (szerk.): (2004): A budapesti barnaövezet megújulási esélyei. MTA Társadalomkutató. Központ, Budapest
- BELUSZKY P. (2004): Magyarország településföldrajza. Dialóg-Campus Kiadó, Pécs
- BURGES, E. W. (1929): Urban areas. In: Smith, T. W. – White, L. D. (eds.): Chicago an experiment in social science research. – Chicago, University of Chicago Press.
- CSAPÓ T. (2010): A városok szerkezete, funkcionális tagozódása. In: Tóth J. (főszerk.): Világ földrajz. Akadémiai Kiadó, Budapest
- EGEDY, T. – FÖLDI, Zs. – BALOGI, A. – KOVÁCS, Z. (2009): Budapest in the eyes of creative foreigners. The view of transnational migrants. ACRE Report 7.4, AMIDSt, University of Amsterdam, Amsterdam, 132 p.
- EGEDY T. (szerk) (2005): Városrehabilitáció és társadalom. MTA FKI, Budapest, 305 p.
- FÖLDI Zs. (2010): Globalizációs hatások Budapesten. In: Barta Gy. – Sipos A. (szerk.): A „világváros” Budapest – két századfordulón. Napvilág Kiadó, Budapest. pp. 38–57.
- FÖLDI, Zs. (2002): The perception and evaluation of urban environments in migration-related decisions: the example of Budapest. In: Van Dijk, J. – Elhordt, P. – Oosterhaven, J. – Wever, E. (eds.): Urban Regions: Governing Interacting, Economic, Housing, and Transportation Systems, Nederlandse Geografische Studies, NGS 303., Utrecht pp. 125-138
- GALLUP, J. L. – SACHS, J. D. – MELLINGER, A. D. (1999): „Geography and Economic Development.” In: Annual World Bank Conference on Development Economics 1998 (April), Washington, DC. The World Bank: pp. 127–178., 1999. Reprinted in International Regional Science Review, 22(2): pp. 179–232.
- HARRIS, C. D. – ULLMAN, E. L. (1945): The nature of cities. In: Annals of the American Academy for Political Science 242 pp. 7-12.
- HOFMEYER, J. – ZLOTNIK, J. (1977): Gastarbeiter im Sanierungsgebiet. Das Beispiel Berlin-Kreuzberg. Hamburg, Christians Beiträge zur Stadtforschung 1.
- HOYT, H. (1939): The structure and growth of residential neighborhoods in American cities. Washington, Federal Housing Association
- JENEY L. (2008): A nagyvárosi fejlődés sajátosságai az Európai Unió regionális folyamataiban az ezredfordulón, PhD értekezés. Budapest, ELTE.
- NAGY B. (2005): A település, az épített világ. B+V Könyv- és Lapkiadó Kft., Budapest p. 492.
- NEMES NAGY J. (1998): Tér a társadalomkutatásban – „Ember-Település-Régió” Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület, Budapest, p. 251.



- RÉDEI M. (1998): A város lakói – Budapest lakossága és népesedési viszonyai pp. 124-138. In: Kasza S. (szerk.): Budapest – Magyarország Megyei Kézikönyvei sorozat. CEBA kiadó. Budapest.
- RÉDEI M. (1998): A népesség társadalmi összetétele – Budapest lakossága és népesedési viszonyai pp. 139-143. In: Kasza S. (szerk.): Budapest – Magyarország Megyei Kézikönyvei sorozat. CEBA kiadó. Budapest.
- RÉDEI M. (2009): Foreigners at Budapest pp. 31-49. Hungarian Statistical Review, Issue 13.Vol. 87.