

Védegylet

f ü z e t e k

4.

NÖVEKEDÉS VAGY FEJLŐDÉS?

A Védegylet állásfoglalása Budapest jövőjéről

A sorozatban eddig megjelent füzetek:

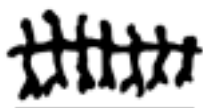
1. A jövő nemzedékek jogai
2. Magyarország a nagyvilágban
3. Gazdaság és társadalom

A kiadványok letölthetők honlapunkról, a
<http://www.vedegylet.hu>
címről.

Levélcímünk: 1051 Budapest, Vörösmarty tér 1.
Telefon: (06-1)-317-6482; fax: (06-1)-317-7845
Drótposta: vedegyletiroda@zpok.hu

NÖVEKEDÉS VAGY FEJLŐDÉS?

Állásfoglalás Budapest jövőjéről



VÉDEGYLET

**Végegylet füzetek 4.
2002.**

Szerkesztette: *Kajner Péter*

Készítette a Végegylet Budapest Munkacsoportja:

Boda Zsolt, közgazdász
Fleischer Tamás, építészmérnök, közgazdász
Gubek Nóra, jogász
Kajner Péter, közgazdász
Kolundzsija Gábor, építészmérnök, területfejlesztési szakmérnök
Lányi András, író
Miklóssy Endre, építész
Perczel Anna, építész
Péterffy Ágoston, építőmérnök
Szilágyi László, tanár
Takács Gábor, közgazdász
Takács-Sánta András, biológus

Közreműködtek:

Beliczay Erzsébet és *Lukács András* (Levegő Munkacsoport)

A kiadvány

az Európai Unió Phare ACCESS I Program Mikro-projektek (1999)



és a Soros Alapítvány



támogatásával készült.

Segítségüket köszönjük!

ISBN 963 204 230 1

Kiadja a Végegylet

Felelős kiadó: Csonka András

Borítóterv: Tettamanti Zsófia

Rexprint Nyomda

Budapest, 2002

TARTALOM

ÁLTALÁNOS ALAPEVEK.....	4
MILYEN VÁROST SZERETNÉNK?	4
NÖVEKEDÉS HELYETT: ÉRTÉKŐRZŐ ÉS -TEREMTŐ VÁROSFEJLŐDÉS	5
TÉRKÖZÖK HELYETT KÖZTEREK.....	7
A ZÖLDTERÜLETEK VÉDELMEBEN.....	7
A VÁROST LAKÓI ÉPÍTIK.....	8
BUDAPEST KORMÁNYZÁSA	9
AZ ÖNKORMÁNYZÁS PÉNZÜGYI FORRÁSAI.....	11
RÉSZLETES JAVASLATOK	12
SZEREPKÖRÖK – SZEREPLEHETŐSÉGEK.....	12
<i>Regionális centrum vagy globális periféria?</i>	12
<i>A helyi gazdaság megerősítése</i>	15
A TÉRSZERKEZET ALAKÍTÁSA	19
<i>Alapelvek</i>	19
<i>A rozsdaovezet megújítása</i>	21
<i>A belváros rehabilitációja</i>	22
<i>Főutca-program</i>	24
<i>Kisvárosok a nagyvárosban</i>	25
<i>Visszatérés a Duna-partra</i>	27
KÖRNYEZET- ÉS EMBERBARÁT KÖZLEKEDÉSI RENDSZER	29
<i>Alapelvek</i>	29
<i>A közlekedési igények csökkentése</i>	29
<i>A nem-motorizált forgalom elsőbbsége</i>	30
<i>A közösségi közlekedés fejlesztése</i>	31
<i>A közúti közlekedés helye a város életében</i>	34
<i>Integrált parkoláspolitiká</i>	36
A ZÖLDTERÜLETEK MEGŐRZÉSE ÉS GYARAPÍTÁSA.....	38
<i>Alapelvek</i>	38
<i>A zöldterületek védelme</i>	39
<i>Egységes zöldhálózat</i>	40
BUDAPEST ÉS AZ AGGLOMERÁCIÓ.....	41
<i>Zöldterületek</i>	42
<i>Kapcsolati igények</i>	42
<i>Infrastruktúra</i>	43
<i>Forráskoordináció</i>	43
KÖZMŰVEK, KÖZSZOLGÁLTATÁSOK	45
<i>Szennyvíztisztítás</i>	45

<i>Hulladékgazdálkodás</i>	46
<i>Energiagazdálkodás</i>	48
<i>A nagyvárosokra jellemző környezetszennyezések csökkentése</i>	49

A VÉDEGYLET MUNKATERVE BUDAPEST FŐPOLGÁRMESTERÉNEK	51
---	-----------

FÜGGELÉK	53
-----------------------	-----------

A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK SÚLYÁNAK BIZTOSÍTÁSA	53
A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVEK KIALAKÍTÁSÁT MEGELŐZŐ HATÁSVIZSGÁLATOK	53
KÖZÉRDEKET SZOLGÁLÓ SZABÁLYOZÁSI TERVEK KIDOLGOZÁSA	54
A LAKOSSÁG ÉRDEMI BEVONÁSA A TERVEZÉSBE	54
TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ	55
VAGYONGAZDÁLKODÓ SZERVEZET.....	56
A FŐVÁROSI ZÖLDTERÜLETEK VÉDELMEINEK ERŐSÍTÉSE	57

ÁLTALÁNOS ALAPEVEK

Milyen várost szeretnénk?

Olyan várost szeretnénk, ahol jó élni.

Budapest ilyen város volt: természeti adottságai és építőinek gondos előrelátása tették ilyenné. Az utolsó évtizedekben azonban a város gyors hanyatlásnak indult. A növekvő zsúfoltság és az erőszakos terjeszkedés beton- és köregeteggé változtatta, a környező településekkel együtt. Az utak és közterek a gépkocsiaradatnak estek áldozatul. A háború, a szegénység, a gondatlanság, utóbb a kapzsiság és a rossz ízlés hatalmas károkat okozott az épületállományban. Ezek a folyamatok azonban nem visszafordíthatatlanok. A rendszerváltozás és a főváros kitüntetett helyzete **a ma élő nemzedék kezébe adja a megújulás eszközeit**. A gyors és nagyarányú változások azonban jóvátehetetlen károkat is okozhatnak.

Nem hasznosítani és nem használni akarjuk városunkat, hanem helyreállítani és gyarapítani benne mindazt, ami széppé és otthonossá teszi. Gazdálkodni kívánunk lehetőségeinkkel, igen, de ez a mi fogalmaink szerint nem a ráfordítások mielőbbi pénzbeli megtérülését jelenti, hanem az épített és természeti környezet minőségének javítását, az itt élők és utódaik hasznára. A várospolitikai döntések, amikor befolyásolni igyekeznek a fejlesztések célját és térbeli eloszlását, nem ingatlanok áráról döntenek, hanem testi és lelki egészségünkről, emberi kapcsolataink alakulásáról, időbeosztásunkról és életvitelünkről.

Javaslatainkkal a következő alapelveknek szeretnénk érvényt szerezni:

- **Növekedés helyett értékőrző és -teremtő városfejlődést!** A városnak hosszú távon meg kell őriznie sajátos szerkezetét, értékes adottságait; az új fejlesztések ezekkel összhangban történjenek.
- **Térközök helyett köztereket!** A város nem épületek sokasága, hanem közterek hálózata – az emberek, eszmék és áruk nyilvános találkozásának színhelye. Ahhoz, hogy az utca és a tér ismét fórum, korzó, piac lehessen, fel kell hagyni a motorizált közlekedés szempontjainak mindent alárendelő jelenlegi gyakorlattal. Az itt élők érdekei élvezzenek elsőbbséget az áthaladók szempontjaival szemben.

- **Őrizzük meg és gyarapítsuk a város zöldterületeit!** Az ökológiai fenntarthatóság szempontjai legyenek meghatározóak a várostervezésben.
- **A várost lakói építik.** Szerves városfejlődés csak akkor képzelhető el, ha a várospolitikai döntések kialakításának az érintettek aktív résztvevői lesznek.
- **Felelős, hatékony városvezetést** – jobb együttműködést a döntéshozó testületek között!
- **Az önkormányzás pénzügyi hátterének megeremtését!** A fővárosban működő forrásmegosztási rendszert az érintettek érdemi együttműködésével új alapokra kell helyezni. Az öngazgatás függetlensége és működőképessége érdekében önkormányzatoknak stabil saját forrásokat kell biztosítani, és megeremteni a felelős felhasználás ellenőrzését.

Munkánk a szorosabb értelemben vett urbanisztika témakörében mozog, a városlakók életének minőségét leginkább befolyásoló környezeti feltételeket érinti, de nem terjed ki a várospolitika valamennyi területére, így pl. nem esik benne szó szociális ellátásról, oktatásról, sem a kulturális élet kérdéseiről.

Növekedés helyett: értékőrző és -teremtő városfejlődés

A főváros és vonzáskörzetének az ország egészéhez képest aránytalan ütemű növekedését a huszadik században sajátos történelmi körülmények idézték elő. Trianon megfosztotta Budapestet vetélytársaitól, a dinamikus fejlődésre képes magyar nagyvárosoktól. Az elszakított területekről a fővárosba áramló középosztálybeli népesség csak fokozta a főváros „vízfej” jellegét. A húszas és az ötvenes-hatvanas évek iparpolitikája, majd legutóbb a kilencvenes évek fejlesztései – más-más érdekektől vezetve – tovább erősítették kivételezett helyzetét, behozhatatlanná tették előnyeit, de azokat egyúttal súlyos hátrányokká változtatták (gondolunk itt a zsúfoltságra, a környezeti ártalmakra, a rossz közbiztonságra stb.).

Az említett növekedési hullámok lényegében egybeestek az ország elszegényedésének időszakával. Így a város fejlődése nem követte lakói számának növekedését. Jelenlegi arculatára elsősorban ez nyomja rá a bélyegét. A hazai szuburbanizáció első hullámainak sajátossága, hogy nálunk nem a fogyasztói életformához alkalmazkodó, feltörekvő középosztályok népesítették be az új kül- és elővárosokat, hanem egyrészt a városközpontok, másrészt a falvak (politikai körülményekkel kapcsolatos) gyors

romlása elől menekülő népesség. A szegénység hajtotta, tehát **szegényes növekedés következtében maradt el az infrastruktúra fejlődése a város növekedésétől.**

A közelmúltban nálunk is megindult a tehetősebb rétegek kiáramlása az elővárosokba. A hirtelen növekedés olyan fejlesztési igényekkel jár, melyek fedezetét az agglomeráció települései csak úgy tudják előteremteni, ha folytatják beépítetlen területeik elkótyavetyélését. Azaz tovább terjeszkednek, és így újabb fejlesztési kötelezettségeket vállalnak magukra, melyeknek hasonló áron fognak eleget tenni.

A közbizonyon folytatott önpusztító pilótajátéknak sürgősen véget kell vetni, mivel nem terjeszkedésről, hanem széthullásról, nem szuburbanizációról, hanem dezurbanizációról van szó. A belterületek növelése az agglomerációs övezetben, a beépítés sűrűségének fokozódása az egykori villanegyedek és kertvárosi részek rovására ma már egyértelműen a városi élet minőségének romlásával, az érintett területek degradációjával járnak együtt. Ki kell tehát mondanunk: **Budapest csak akkor fejlődhet, ha nem növekszik tovább!**

Szembe kell nézni azzal is, hogy **a terjeszkedő főváros szorosabb értelemben vett belvárosa az utolsó évtizedben nem nőtt, hanem összefüggött.** A Nagykörút és melléke valamint sugárútjaink folyamatosan veszítik el belvárosias jellegüket. A bevásárlás felelőtlen központosítása, valamint a részben hiányzó, részben semmibe vett, részben elhibázott közlekedésfejlesztési koncepció hathatósan segíti e sajnálatos folyamat kiterjedését. Az elővárosi zöldterületek pusztulása, az agglomerációs övezetben uralkodó zűrzavar csak akkor fékezhető meg, ha felgyorsul a belső kerületek revitalizációja, és növekszik ezek vonzereje. Sajnos a helyreállítás jelenlegi üteme még az épületállomány romlásával sem képes lépést tartani.

A főváros új beruházások számára kínálkozó, kihasználatlan tartálék területei az ún. rozsdáövezetben, a volt iparterületek helyén fekszenek. Ezt mindenki elismeri, de mindeddig szinte semmi sem történt annak érdekében, hogy a fejlesztési törekvéseket idetereljék. Ehhez a várospolitikai ösztönző eszközeinek összpontosított, célszerű alkalmazására volna szükség.

A városnak helyet kell biztosítania az új fejlesztések számára, azonban meg kell őriznie identitását. Ez csak úgy képzelhető el, ha a történelmi városrészekben ezek értékeit és az itt lakók érdekeit is szem előtt tartó óvatos és szociálisan érzékeny rehabilitáció folyik, míg az ezekkel össze nem egyeztethető fejlesztéseket a jelenleg kihasználatlan övezetekbe terelik.

Térközök helyett közterek

Az autópályává alakított sétányok, mélyparkolókkal aláaknázott terek, kivágott fasorok, logisztikai központtá „fejlesztett” zöldterületek városában senki sem érzi otthon magát: lakói elmenekülnek vagy bezárkóznak, s ha a közterületekre kimerészkednek, maguk is utasként, közönyös kívülállóként szemlélik környezetük megállíthatatlan pusztulását. A város így hullik szét magányos erődök (lakóparkok, bevásárlóközpontok, toronyházak) és ezeket összekötő utak halmazává.

A közterek rovására növekvő város életellenes. A városi élet minősége mindenekelőtt a nyilvános érintkezés, a társas együttlét számára biztosított térségek állapotán múlik: az utcák, terek, parkok, középületek színvonalán és elérhetőségén. Ezért **a közösségi tereket – a fenti elvvel összhangban – nem az áthaladás (a „közlekedés”), hanem az ott-tartózkodás szempontjai szerint kell alakítani.** Ehhez az alábbi **fő szempontokat** kívánjuk előnyben részesíteni.

Közelség: mindennapi tevékenységünk szinterei legyenek egymástól elérhető távolságra, lehetőleg gyalogszerrel is.

Központiség: a funkciók gazdag változatossága teremti a helyi központokat, melyek köré a városrészek élete szerveződik. Budapest új városrészeiben ezek a központok nem alakultak ki, a régiekben sokszor nem tudtak fennmaradni. Ezzel szorosan összefügg a közlekedési kényszer növekedése, a társas érintkezés lehetőségeinek beszűkülése, valamint a közbiztonság romlása is. A lakosság visszahúzódása a hiányzó vagy romló állagú közterekről gyorsan növekvő igényt teremt a magánterek kiterjesztésére (lakás, telek), ami újabb lakónegyedek és alvóvárosok kiépítéséhez vezet. Ezen az úton Budapest úgyszólván elveszítette *communitas*, azaz **közösségi** jellegét, ami a városi élet legfőbb vonása.

A zöldterületek védelmében

Az egykor káprázatos természeti adottságokkal rendelkező Duna-parti metropolisz hamarosan Európa fáiban és zöldterületekben legszegényebb nagyvárosai közé fog tartozni. A levegő minősége, a lakosság egészségi állapota és a város idegenforgalmi vonzerejének alakulása egyaránt megsínyli ezt. A zöldterületek irgalmatlan beépítése – immár a város határain kívül is – új lendületet kapott a rendszerváltás után. Ebben komoly szerepet játszott a szegényes növekedés említett jellegzetességei mellett az önkormányzatok felelőtlen, rövidlátó politikája, amely működésüket az ingatlanügynökségekéhez tette hasonlatossá. A felélt zöldterületek nem

csupán az életminőség romlásához járulnak hozzá, de ma már számokban is mérhető gazdasági károkat okoznak.

Az élővilág pusztulásának megállítása, a zöldterületek hathatós védelme, illetve gyarapítása a legsürgősebb tennivalók közé tartozik. A magán- és közterületen található fák, parkok, kertek, fasorok, erdők, rétek és vizes területek szigorú védelmét biztosítani kell, a zöldterületek további csökkentése megengedhetetlen. A fővárosi zöldterületeket ökológiai folyosók kialakításával kell összekapcsolni. Az így kialakuló hálózat biztosíthatja Budapest ökológiai átjárhatóságát, kapcsolatát a város környéki természeti területekkel.

A várost lakói építik

A főváros jövője elsősorban azon múlik, hogy kik és hogyan döntenek majd róla. A rossz döntések mögött rossz döntési mechanizmusok állnak. **Jónak pedig azt tartanánk, ha az érintettek a megfelelő tájékozottság, jogosítványok és eszközök birtokában mindenkor maguk dönthetnének lakóhelyük sorsáról.**

Budapest ma egy elhanyagolt város képét mutatja: a saját lakói hanyagolják el. **Több egymást követő politikai rendszer,** egymástól igen különböző filozófiák jegyében **szoktatott el bennünket attól, hogy részt követeeljünk a politikai döntésekben,** egyáltalán, hogy éljünk a kollektív akaratképzés és érdekérvényesítés eszközeivel.

Az önkormányzati testületek ma is jóval inkább függenek a tagjaikat delegáló pártok központjaitól, a költségvetési eszközeik többségét biztosító kormányzattól, illetve a jelentős érdekérvényesítési képességgel rendelkező üzleti befektetőktől, mint választóiktól. A polgárok két választás között nem képesek ellenőrizni képviselőiket, s nem is gondolják, hogy azok tényleg őket képviselnék. A kerületi önkormányzatok többsége csak formálisan és vonakodva tesz eleget a nyilvános tájékoztatásra és nézetegyeztetésre vonatkozó kötelezettségének döntései előkészítése során. **A helyi demokrácia Budapesten alig működik.**

Márpedig a jó tervek nem a tervezőasztalnál születnek, és nem lehet megalapozott az a döntés, amelynek előkészületei négy fal között, a polgármesteri hivatal ügyosztályain zajlanak. A várospolitikai elsőrendű feladata, hogy behatóan ismerje, közvetítse és érvényesítse a polgárok elképzelését lakóhelyük jövőjéről. Ehhez **a tervezés és döntés-előkészítés folyamatának valamennyi fázisában biztosítani kell az érintettek számára az aktív és egyenjogú részvétel lehetőségét.** A tapasztalatok azt mutatják, hogy az ilyen eljárás ugyan hosszadalmasabbá teszi a döntéshez

vezető utat, ám az így születő döntések végrehajtása gyorsabb és biztonságosabb lesz.

A demokrácia „szakmásítható” – a **közösségi tervezés** módszerei elsajátíthatóak, folyamatai a jogi szabályozásba beépíthetők, szakembereinek szerepköre megállapítható. Különös előnye, hogy a tervezésbe bevont lakosság sokkal inkább hajlandó együttműködni az önkormányzattal, és részt vállalni a város vagy kerület működtetésének terheiből, felelőségéből. Ezzel szemben a jelenleg mutatkozó „demokratikus deficit” nem elhanyagolható bizonytalansági tényezőt jelent a várospolitikai törekvések és elhatározások megvalósulásának útjában.

Esetleges hasznosítási elképzelések szolgálatában, sebtében keresztülvitt helyi részletes szabályozási tervekkel gyakorlatilag szinte bármikor érvényteleníthető a hosszabb távra elfogadott városrendezési koncepció bármely eleme, ami egy beruházónak éppen az útjában áll. **A szabályozás szabályozása jelenleg nem biztosít megfelelő védelmet a városrendezési tervekben rögzített értékelsőbbéseknek.**

Budapest kormányzása

A jelenlegi gyakorlat a lakossággal szemben paternalisztikus, az üzleti érdekek vonatkozásában ellenben a *laissez-faire* elvét követi, vagyis alig-alig törekszik a befektetői tevékenységek szabályozására, korlátozására. Mi ezzel szemben **a kooperatív – az érintettek mind teljesebb részvételén alapuló – megoldásokat szorgalmazzuk:** az önkormányzatok működésének fokozott nyilvános ellenőrzését, következetesen alulról építkező demokráciát, a helyi képviselők visszahívhatóságát és a közvetlen demokrácia elemeinek megerősítését (pl. helyi népszavazások).

Ezekkel a törekvésekkel azonban korántsem áll ellentmondásban az aktív, kezdeményező várospolitikai igénye. Ellenkezőleg, a demokratikus döntéshozatal jelenleg hiányzó helyi fórumai, illetve bennelt intézményei teremthetnének alkalmas közeget az előrelátó, koncepciózus és szándékai véghezvitelére is képes helyi politika számára.

Budapest fejlődésének legdinamikusabb korszakaiban a város fejlődését meghatározó döntések felett tekintélyes, függetlenségük megőrzésére képes testületek őrkdtek, mint a Városszépítő Bizottmány vagy a Fővárosi Közmunkák Tanácsa. (Ez utóbbi élén a mindenkori miniszterelnök állt, így biztosítva a főváros és az ország fejlesztésével kapcsolatos elképzelések összhangját, valamint az államkincstár közreműködését az országos jelentőségű fővárosi beruházások körül.) A jövőre nézve **elengedhetetlennek tartjuk egy ehhez hasonló szerepkör kialakítását,** a kor-

mányzat, a Főváros, a kerületek, a helyi társadalmi szervezetek valamint az érintett tudásnemek szakembereinek bevonásával. A felállítandó testület számára a lehetőségekhez képest biztosítani kell, hogy függetleníthesse magát a politika (4 éves ciklusokban gondolkodó) és a gazdaság (5-10 éves megtérülési időszakot szem előtt tartó) rövid távú szemléletétől, és munkáját a hosszú távú közérdek szolgálatában végezze.

Budapest nagyváros, talán túlságosan is az, de mindenesetre egyetlen település. **Életfolyamatai csak egységben szemlélhetők és kezelhetők**, a részérdekek csak a rendszer egészének összefüggésében érvényesülhetnek. **A főváros és a kerületek állandósult konfliktusai jelzik, hogy a helyhatóságok két szintje közti hatáskörmegosztás nincs összhangban ezzel a helyzettel.** Az önkormányzatok működését szabályozó törvények ma nem biztosítanak jogi eszközöket a főváros számára a kerületek döntéseinek befolyásolására. A koordináció lényegében a forrásmegosztás körüli vitákban merül ki. A pénzelosztás bonyolult, még a legtöbb döntéshozó számára is áttekinthetetlen rendszere állandó ellentétek forrása. A mostani helyzet többfrontos lövészárk-háborúra emlékeztet: frontvonalak húzódnak a külső és belső, szegény és gazdag, kormánypárti és ellenzéki kerületek; a kerületi önkormányzatok és a Főváros; valamint Budapest és a környező települések között.

A helyzet javítása érdekében a **fővárosi és kerületi szint közti szorosabb együttműködést szorgalmazzuk.** Egyes területeken elkerülhetetlennek tartjuk a fővárosi közgyűlés, illetve a főpolgármesteri hivatal jogkörének kiterjesztését. A helyi (kerületi) önrendelkezés védelmében azonban ezt azzal ellensúlyoznánk, hogy a fővárosi közgyűlésben ne a pártok, hanem a kerületek képviselői foglaljanak helyet (akiket a kerületek a pártokra leadott szavazatok arányában delegálnának). A fővárosi közgyűlésen belül pedig a bizottságok szerepét erősítenénk, ahol a képviselők munkáját fokozottabb mértékben segíthetik a szakértők, illetve a társadalmi szervezetek képviselői.

Ma is időszerűnek tartjuk szakértelem és képviseleti elv összehangolásának hagyományos módját: a város kormányzását a polgármester ne egymagában, hanem a képviselők által delegált, egy-egy ügyosztály vagy szakterület irányítására szakosodott tanácsnokokból álló „kormány” élén végezze.

Az önkormányzás pénzügyi forrásai

A Főváros és a kerületek közötti forrásmegosztás törvényi szabályozása nem egyértelmű, sőt, kifejezetten rossz. Ebből adódnak az együttműködést jórészt ellehetetlenítő pénzügyi viták is. A megoldás útja szerintünk:

- Az önkormányzati törvény kiindulási alapja, vagyis a „főváros=megye”, a „kerület=település”, elve hibás, újra kell gondolni a rendszert. **A forrásmegosztás jelenlegi átláthatatlan rendszerét a Főváros és a kerületek közötti érdemi együttműködés keretében új alapokra kell helyezni.** Egyértelművé kell tenni a feladatok megosztását az önkormányzatok között és ehhez rendelni a forrásokat. Ez az önkormányzati törvény és az egyéb kapcsolódó jogszabályok módosítását igényli.
- A fejlesztési források tekintetében csak a vagyongazdálkodás lehet kiinduló alap. Az önkormányzati törvény a rendszerváltást megelőzően kizárólagos állami tulajdonban álló tanácsi vagyon megosztása során az ingatlanvagyon (telkek, épületek stb.) döntő részben a kerületek birtokába adta, míg az infrastruktúra (főutak, csatornák, közművek stb.) a Főváros tulajdona lett. A város fejlesztésében a kettő elválaszthatatlan, hiszen az egyes ingatlanok értékének növelése elképzelhetetlen az ezeket kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése, karbantartása nélkül. **A vagyonmegosztás rendszere megkívánja a főváros és a kerületek jobb együttműködését. Ennek elveit a szabályozásban is érvényesíteni kell.**

Csökkenteni kellene a helyi önkormányzatok anyagi függését a központi költségvetéstől. Ennek két feltétele a **saját bevételek növelése és a felelős felhasználás** biztosítékainak megteremtése.

Az önkormányzatok ma jobbra a központi forráselosztásnak kiszolgáltatottak, jelentősebb saját bevételeket szinte kizárólag településük, kerületük hosszú távú érdekei rovására tudnak szerezni. Az adófizetők pénze fölött rendelkező állami szervezetek támogatási politikája pedig pillanatnyi politikai megfontolások szerint alakul, és nincs mód a döntéshozók elszámoltatására.

A saját bevételek növelésére jó eszköz lehet a **telekérték-adó** bevezetése. Ez érdekeltté tenné a helyi vezetést abban, hogy a terület értékét növelő fejlesztéseket hajtson végre (pl. a rozsdáövezetekben) és ne engedélyezzen olyan beruházásokat (pl. egy zöld városrész túlépítése), amelyek az ingatlanárakat csökkentik. Az adó bevezetése természetesen csak a külterületek belterületbe vonásának tilalmával, szigorú zöldterület-védelmi jogszabályokkal együtt célszerű, különben az önkormányzatok esetleg a beépítés fokozásával igyekeznének növelni adóbevételeiket.

RÉSZLETES JAVASLATOK

Szerepkörök – szereplehetőségek

Regionális centrum vagy globális periféria?

Növekedés és fejlődés megkülönböztetése támpontot kínál a főváros gazdasági fejlődését meghatározó globalizációs folyamatok értékeléséhez. Nem helyeselhetjük minden további nélkül azokat az erőfeszítéseket és áldozatokat, amelyek célja a regionális gazdasági központ („globalizációs hídfő”) szerepkörének elnyerése. **A kérdés az, hogy miféle globális folyamatokba tudunk bekapcsolódni, és mi lesz az a szerep, amelyet a város a nemzetközi gazdaságban betölt?** Sokan a város kedvező földrajzi helyzetére hivatkozva a logisztikai funkciók erősítését szorgalmazzák. A tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy az ilyen típusú fejlesztések esetében a remélt gazdasági előnyök nem okvetlenül állnak arányban a kedvezőtlen következményekkel. A városnak elsősorban a saját polgárai számára kell kedvező életlehetőségeket biztosítania. **A fokozott részvétel a világgazdaság folyamataiban szerintünk nem célja, hanem eszköze a fejlesztéseknek.** A gazdaság teljesítményét pedig nem a GDP növekedésével mérjük, hanem azon, hogy milyen mértékben képes az emberek számára értelmes, alkotó és jövedelmező munkát biztosítani, a rendelkezésre álló erőforrások takarékos használata, illetve gyarapítása mellett.

A logisztikai fejlesztésekkel együtt járó megnövekedett (elsősorban közúti) teherforgalom számára szükséges infrastrukturális beruházások, a keletkező környezeti károk (szennyezőanyag-kibocsátás növekedése, zöldterület-fogyatkozás, zsúfoltság, romló közbiztonsági és közegészségügyi mutatók stb.) nem növelik, hanem csökkentik a város vonzerejét, és szinte kezelhetetlen helyzetet teremtenek, amit az agglomeráció déli térségének ijesztő állapota, vagy a budaörsi önkormányzat csödközeli állapota jól mutat. Elképzelhető ugyan, hogy az ilyen áron elért központi szerepkör rövid távú gazdasági előnyeit a főváros az ország más régiói felé továbbítani tudja, eddig azonban az erősödő központ, éppen ellenkezőleg, egyre több erőforrást vont el a kevésbé fejlett területektől.

Véleményünk szerint **nem szabad további forgalmat vonzani a főváros térségébe, a megnövekedett közlekedési terhelést és az üzleti célú beruházások területigényét pedig** az ösztönzés és szabályozás eszközei-

nek következetes alkalmazásával **környezetbarát megoldások felé kell terelni**. Ellenkező esetben elkerülhetetlen a városi élet minőségének további romlása, ennek valamennyi következményével. Látnunk kell azt is, hogy a logisztikai funkciók, a szállítás, az átrakodás, az áruelosztás önmagukban nem képviselnek olyan magas hozzáadott értékű és tudásigényű tevékenységet, amely megalapozná a főváros hosszabb távú fejlődését. Nem elfogadható cél, hogy Budapest a nemzetközi piac szélsőséges ingadozásainak egyre inkább kitett és a régiók önpusztító versenyében élen járó „beszállító – összeszerelő – logisztikai” funkciójú város legyen.

Ehelyett **a magas hozzáadott értékű, tudásintenzív, minőségi tevékenységek befogadására kell felkészülnünk**. Hogyan mozdítható ez elő? Meggyőződésünk szerint elsősorban **az életminőség javítása, valamint a közszolgáltatások és az infrastruktúra fejlesztése révén**. A globális gazdaság nemcsak fejlett infrastruktúrát igényel, hanem vonzó, színvonalas városi környezetet is. Az ide irányuló nemzetközi konferenciaturizmus visszaesésében például már ma is döntő szerepet játszik a közbiztonság romlása, a környezetszennyezés, valamint a közlekedési infrastruktúra problémái. Az életminőség hanyatlása a külföldi vállalatok betelepülési hajlandóságát is befolyásolja. A zöldterületek elépítése, az autózást kiszolgáló közlekedésfejlesztés, a közösségi közlekedés színvonalának visszaesése, a sorsukra hagyott belső városrészek romlása talán igazolható rövid távú anyagi megfontolásokkal, hosszabb távon azonban a tudatos városfejlesztés hiánya gazdasági téren is kimutatható veszteséget okoz. Egyes területeken az ingatlanok értékcsökkenése már ma is jelzi ezt a tendenciát.

A beruházások többsége magánvállalkozásban zajlik, az önkormányzatoknak azonban joga és kötelessége, hogy e törekvéseket összhangba hozza a település hosszabb távú érdekeivel, amelyek megkövetelik a források fenntartható használatát. Ösztönözhetnek és maguk is kezdeményezhetnek olyan fejlesztéseket, amelyek a befektetők számára nem lennének vonzóak, de hasznosak a város hosszú távú fejlődése szempontjából. (Ilyen lehet, pl. egy belterületi rehabilitáció megindítása vagy a tömegközlekedés színvonalának javítása.) Rendelkeznek a jogi és gazdasági szabályozás eszközeivel, amelyek birtokában meghatározhatják a fejlesztések térbeli eloszlását, jellegét és célszerű arányait.

Ha azt akarjuk, hogy Budapest a leginkább innovatív tevékenységek, a kutatás-fejlesztés, a tanulás, a széleskörű nemzetközi együttműködés színhelye, kulturális és üzleti központ legyen, akkor gondoskodnunk kell a megfelelő körülményekről. Ez egészséges levegőt, tisztaságot, biztonságot, fejlett tömegközlekedést, korlátozott autóforgalmat, pezsgő kulturális életet, gazdag könyvtárakat, jó karban tartott műemlékeket, han-

gultos és tisztességes vendéglátó létesítményeket kíván, a városképi értékek, helyi sajátosságok, természeti és kulturális örökségünk gondos védelmét. Csupa olyasmit, ami a helybelieknek is elsőrendű érdeke. Csak egy ilyen városnak volna esélye, hogy kiemelkedjen a félperiférikus helyzetből. A mai állapotok szomorú torzképét nyújtják ennek az ideálnak. A válságjelenségek felsorolása helyett említsünk meg egyetlen tünetet: a fővárosból ez elmúlt években megindult a lakosság kiköltözése. A legtöbben az V., VI., VII., VIII. kerületekből menekültek el; és ezekben a kerületekben születik a legkevesebb gyermek. A város egyre lakhatatlanabb, és intő jel, hogy éppen a „szívében” van a legnagyobb baj. Párizsban a Marais negyed, Rómában a Trastevere a legfelkapottabb, legfestőibb és a legpezsgőbb életű városrészek közé tartoznak – nálunk a Nagykörút menti pesti kerületek piszkos slumok, amelyekből menekülnek az emberek. Ez a helyzet már ma is komoly akadálya az idegenforgalom fejlődésének, és elriasztja azokat a vállalkozásokat, amelyek regionális központjuk számára keresnek alkalmas telephelyet.

Nem lehet eléggé hangsúlyozni, hogy **a szabályozás szigora nem riasztja el a befektetőket, azok az egyértelmű előírásokat tudomásul veszik.** Az igényesebbek (márpedig nekünk azokra van szükségünk) többre is értékelik, mint a ma jellemző kusza, egymásnak ellentmondó szabályokat, kijátszható vagy betarthatatlan előírásokat, megvásárolható engedékenységet, a kerületek, a főváros valamint az agglomeráció településeinek egymással folytatott versengéséből származó átláthatatlan helyzeteket. Attól még nem kerülnek el a várost a befektetők, ha megmondják nekik, hogy mit tehetnek és mit nem (mondjuk, nem építhetnek bizonyos méretnél nagyobb bevásárlóközpontot), hová tervezhetik beruházásaikat (például a „barna zónába”), és hová nem.

A közérdeket, az életminőség javítását célzó szigorú és egyértelmű szabályozás mellett szükség lenne „kitörési pontokra” is, a város sajátos arculatát hangsúlyozó, újító kezdeményezésekre. Például a Budai-hegység hazánk és Európa ökológiai szempontból legváltozatosabb térségei közé tartozik. Ahelyett, hogy engednénk lakóparkok és bevásárlóközpontok martalékául esni, kiemelt értékűként kellene kezelnünk, melynek hasznosítását körültekintő természetvédelmi intézkedések és a minőségi turizmust szolgáló létesítmények jelentenék. Mondanunk se kell, hogy az egészségtelen körülmények közt élő vagy azok elől menekülő fővárosi lakosság érdeke is ezt kívánná. Budapest lakói egykor erdőt ültettek, magánkertek és közparkok létesítésén fáradoztak, sétányok, fasorok, fürdők, kilátók kialakításával mozdították elő városuk – és önmaguk – gyarapodását. A mai nemzedék ezt a fényes örökséget fenntartani sem képes, s nemhogy gyarapítaná, elkótyavetyéléséből remél soványka hasznot. Pedig a **„zöld Budapest” képzete** (a

Duna királynője, fürdőváros, természetrajongók úti célja), mint egykor, a jövőben is öregbíthetné a város hírnevét.

A tömegközlekedés válsága sem csak kínos szükségmegoldásokat ösztönözhet. Ezen a területen is folynak a világban látványos kísérletek: egész városközpontok mentesítése a motorizált forgalomtól, újravillamosítás futurisztikus járművekkel stb. Ez persze, mint tudjuk, pénzkérdés. A budapesti tömegközlekedést azonban nemcsak a forráshiány jellemzi, hanem a pazarlás is, valamint a közöny a költségkímélő megoldások iránt. Elképesztő felelőtlenségnek tartjuk, hogy több mint 300 milliárd forintot készülnek elkölteni egyetlen metróvonalra, miközben a tömegközlekedési rendszer éppen csak, hogy működik, előregedett, életveszélyes infrastruktúrával, régi, szedett-vedett, és újabban nyugatról kiselejtezett járművekkel. **A közlekedés korszerűsítésének környezetbarát útja** – melyről majd később szólnunk – **nemcsak gazdaságosabbá, egyszersmind élhetőbbé is tenné a várost**, javítaná arculatát, és mutatná újításokra nyitott szellemét. Ne feledjük, a tömegközlekedés nem csak az emberek mobilitását szolgálja, hanem a városkép része is. Szervezettsége, az alternatív, előremutató közlekedésszervezési megoldások iránti nyitottsága, esztétikumuma, technikai-technológiai színvonala megbízható mutatója egy város minőségének.

A helyi gazdaság megerősítése

Tudvalevő, hogy a fővárosi gazdaság dinamikusan növekvő teljesítménye túlnyomórészt külföldi érdekeltségű nagyvállalatoknak köszönhető. A multinacionális vállalatok működését azonban sajátos kettősség jellemzi. Termelésüket a helyi erőforrások (munkaerő, föld, infrastruktúra) igénybevételével folytatják, értékesítésük azonban elsősorban nem a helyi piacra irányul. Erőfölényüket tőkeerejük mellett nagyfokú mozgékonyaságuk biztosítja. Beruházásaik célpontját az öt világrész országai közül választhatják aszerint, hogy hol a legolcsóbb a munkaerő, a föld, a környezetszennyezés, illetve hol tudják terméküket a legelőnyösebben értékesíteni. Ezzel szemben a munkavállalók jóval inkább helyhez kötöttek, munkaerejük többé-kevésbé specializált, nem képes rugalmasan követni a munkaerőpiac gyors változásait. A multinacionális vállalat a világ különböző pontjain átmenetileg meglévő hatékonysági különbségeket használja ki, míg az ott élő embereknek gyakorlatilag nincs lehetőségük hasonló gyors alkalmazkodásra: nekik helyben kell biztosítaniuk megélhetésüket. Ezért, **ha a városfejlesztés fő gazdasági célja a globális gazdaságba való minél intenzívebb bekapcsolódás, ezzel saját forrásai olcsó kiárusítása mellett kötelezi el magát, és értelemszerűen fokozza a helybeliek kiszolgáltatottságát**, akik megkülönböztetett támogatás híján a nemzetközi hálózatokkal nem versenyké-

pesek, beszállítói szerepkörben pedig ezek kényétől-kedvétől függenek. **A kívánatos gazdaságszerkezetnek a globalizáció dinamizáló hatásának fogadása mellett a helyi lakosság számára a foglalkoztatásban és az ellátás területén egyaránt létfontosságú kis- és középvállalatoknak is megfelelő környezetet kell biztosítania.**

A globális gazdasági folyamatokba való bekapcsolódás és a lokális gazdaság megerősítése között nem okvetlenül látunk ellentmondást. A kérdés csak az: milyen globalizációra gondolunk. A XXI. században a fejlődés – mint ez már unalomig ismert – elsősorban az „emberi tényezőt” múlik. A „jó” globalizáció ismérve Budapest számára, hogy a „kreatív”, minőségi munkakultúrához kötődő ágazatokra gyakorol vonzerőt, és erőfeszítéseit az ezek fogadására alkalmas kulturális, urbanizációs és szociális környezet megteremtésére összpontosítja; de emellett kellő figyelmet fordít a gazdasági stabilitás szempontjából nélkülözhetetlen helyi kis- és középvállalkozások működésére is.

A multinacionális vállalatok térhódítására kézenfekvő példával szolgálunk a bevásárlóközpontok. Budapesten a piaci (tehát nem köz-) szolgáltatásban és kereskedelemben dolgozik a foglalkoztatottak mintegy 30 százaléka. Tragikusnak tartjuk, hogy egyre növekvő hányaduk a bevásárlóközpontok méhkasaiban, vagy a hipermarketek roppant csarnokai-ban végzi munkáját. Ez nem ízlés vagy érzelmek dolga. Alapvető városfejlesztési és társadalompolitikai kérdésről van szó. A „shopping centerek” drasztikusan átalakítják az emberek vásárlási és közlekedési szokásait, életrendjét és időbeosztását. Általában csak gépkocsival közelíthetők meg, tetemes forgalomnövekedést gerjesztenek a túlterhelt fővárosi útvonalakon, ezzel arányosan növelik a levegő szennyezettségét. Elsorvasztják a kisebb boltokat és egyéb szolgáltatásokat, ennek hatása a budapesti belvárosban máris érezhető. Több munkahelyet szüntetnek meg, mint amennyit teremtenek, (ráadásul a belvárosban szüntetnek meg és a perifériákon teremtenek.) A hipermarketek árukínálatukat túlnyomó részt nemzetközi kereskedelmi hálózatokon keresztül szerzik be, ebben a versenyben a hazai termékek és szolgáltatások reménytelen helyzetbe kerülnek. Növekszik az agyoncsomagolt, egészségtelen – tartósítószerrel és egyéb adalékanyagokkal „feljavított” – termékek aránya. A termék élvezeti értékének romlásáért a választék látszólagos bősége és a vásárlás „öröme” kínál kárpótlást, az áru minőségével szemben a reklámozására fordított összeg dönt eladhatóságáról. **A bevásárlás központosításának társadalmi mérlege tehát negatív, a városi élet minőségének romlását eredményezi.**

A lakossági kereslet véges: sok bevásárlóközpont üzlethelyiségei nincsenek kihasználva, és a hipermarketek ádáz csatákat vívnak egymás ellen.

De nem csak egymás ellen: a harc igazi áldozatai a közben csendben bezáró sarki fűszeresek, zöldségesek, játékboltok, kisétermek. **További hipermarketek és bevásárlóközpontok építését nem szabad engedélyezni**, bármekkora üzleti nyomás nehezedjék is a városvezetésre. Több nyugat-európai országban és városban korlátozzák, vagy egyenesen tiltják az efféle építkezéseket – bizonyára nem véletlenül. **A támogatási prioritásokat és kedvezményeket nálunk is a kisvállalkozók javára kell megváltoztatni** a kereskedelem és a szolgáltató szektor egész területén. Mivel a fővárosban az üzlethelyiségek, műhelyek nagy része az önkormányzatok tulajdonában van, megtehetnék, hogy bérleti kedvezményekkel segítik a kisvállalkozókat. Feltétel gyanánt kiköthetnék, hogy a vállalkozás a kerület lakóinak adjon munkát. Az önkormányzatok a helyi gazdaságot támogathatják a helyi kézművesipar, valamint a város és környékének mezőgazdasági, élelmiszeripari termékei forgalmazásának teret adó piacok, vásárcsarnokok felújításával, létesítésével is. A város szerkezetébe szervesen illeszkedő, „emberi léptékű” kereskedelmi terek nem csak a helyi gazdaság életképességét erősítik, de a bevásárláshoz szükséges utazások mennyiségét is csökkentik. Figyelemre méltó kezdeményezések történtek, pl. a belvárosban sétálóutcák kialakítására. Ezek révén bebizonyosodott, hogy **a közterek visszahódítása a motorizált forgalomtól gazdasági értelemben is megtérül**. Valamint az is, hogy az efféle törekvések sikere, illetve kudarca a körültekintő tervezés mellett elsősorban a lakosság együttműködésének megnyerésén múlik. Sétálóutcák, vásárlóutcák, helyi városközpontok kialakítása a helyi társadalom rehabilitációja, az üzleti és a társadalmi élet fellendítése szempontjából egyaránt meghatározó jelentőségű vállalkozás.

Hasonló elveket lenne célszerű érvényesíteni az ipar vonatkozásában is: **az önkormányzatoknak** a nagyberuházások közérdek szempontjából indokolhatatlan kedvezményezése helyett **a helyi munkaerőt foglalkoztató és elsősorban helyi piacokra termelő, hazai tulajdonú kis- és középvállalkozásokat kellene támogatniuk**. Ez megvalósulhat adó- vagy bérleti díj-kedvezmények nyújtása, hitelezési, támogatási programok, oktatási programok indítása, az információáramlás elősegítése révén és számos egyéb, kreatív módszerrel.

Budapest környékén, de még a főváros területén is folyik mezőgazdasági tevékenység, illetve élelmiszeripari termelés. Egy „ökológiai” városkonceptió jegyében **érdemes volna külön ösztönzési rendszert kialakítani az organikus mezőgazdaság fejlesztése, a helyi termékek, honos fajták megőrzése érdekében**. Ebben döntő szerepe lehet az értékesítési csatornák (pl. biopiacok) kiépítésének. E magas hozzáadott értékű, és növekvő piaci részesedésű ágazat támogatása élenkítőleg hatna a helyi gazdaságra, a bu-

gazdaságra, a budapestieket egészséges élelemhez juttatná, s a város arculatát is kedvezően befolyásolná.

Végül szólnunk kell az ingatlantulajdon kérdéséről is. Nyugat-Európához képest a helyi ingatlanárak még mindig viszonylag alacsonyak. A külföldiek így igen jutányosan szerezhettek a jövőben jól értékesíthető ingatlanokat, míg a belföldiek vásárlóereje nem tart lépést a spekulatív vásárlások nyomán emelkedő árszínvonallal. **Azt szeretnénk, ha minél több budapesti lakos rendelkezne saját ingatlannal, lakással, illetve hogyha a budapesti ingatlanok a helybeliek tulajdonában maradnának,** és a főváros lakói valóban a magukénak érezhetnék a várost.

A térszerkezet alakítása

Alapelvek

Budapest egy évszázaddal az első után a második „Gründerzeit” idejét éli. Az elmúlt évtizedben 10-12 milliárd dollár működő tőke érkezett Budapestre, ennek a felét a tapasztalatok szerint építkezésre költik, évente mintegy 150 milliárd forintot. A millennium óta nem állt rendelkezésre a városban ehhez fogható fejlesztési tőke. Konceptió és szabályozás híján ez az erő mégsem fejlesztette, inkább szétzilálta a várost. Elég összehasonlítani a millennium és a millicentenárium korának Budapestjét: ma azokra a városrészekre vagyunk büszkék, amelyeket a tudatos városrendezés közel száz évvel ezelőtt hozott létre, míg az ezredforduló városából menekülnek az emberek.

A város burjánzása következtében kezdi elveszíteni európai karakterét, a gépkocsi-forgalom igényeihez igazított térszerkezete az amerikai városokéra emlékeztet. A közterületek mindinkább alkalmatlanná válnak közösségi funkcióik ellátására. A városi élet „tematizálódik”, lehatárolt, többnyire magántulajdonban lévő centrumokba szerveződik (bevásárlóközpontok, lakóparkok, ipari parkok, irodaparkok). Lakói „dobozból dobozba, és dobozban” közlekednek, a közterületek sivárrá, funkciótlanná, sőt veszélyessé válnak. A terjeszkedés a zöldterületek beépítésével, az agglomerációs települések és a főváros összenövésével jár. Egyes területek hihetetlenül zsúfolttá válnak, mások élettelenül üressé. Mindez együtt jár a társadalom szegregációjával, szétesésével. **A mai tendenciákat leginkább sodródásként, „délamerikanizálódásként” jellemezhetjük.**

Az államszocialista központosítás elorvasztotta a helyi társadalom önrendelkezését, a rendszerváltás összekuszálta az igazgatási szintek és hatáskörök közötti viszonyt, az önkormányzati rendszer szereplői között az együttműködés megoldatlan maradt, de a helyi társadalom képviselőiben eljáró testületek ténylegesen a saját választóiktól sem függenek. A közigazgatás decentralizálását nem kísérte az újraelosztási rendszer ennek megfelelő átszervezése: az önkormányzatok cselekvési lehetőségét a pénzügyi függőség jelentősen korlátozza. Ez mintha a város jövőjéért viselt felelősségük alól is felmentené őket. A forráshiányra válaszként a „**vállalkozó önkormányzat**” **tévképzete** nyert polgárjogot, egy olyan torz és önpusztító kombináció, amelyben a helyi igazgatás nem (csak) szabályozza a gazdaságot és a település életét, de gazdálkodóként részt is vesz benne. Ez **meggá-**

tolja a rövid távú érdekektől független döntések meghozatalát, és a korrupció melegágyául szolgál.

Budapest talán az egyetlen magyar város, amelynek nincs elfogadott hosszú távú településfejlesztési koncepciója. Ehhez tizenkét év alatt mindössze a munkaanyagok készültek el, a szakmai anyag egyeztetése jelenleg is folyik. Eközben elfogadták a Fővárosi Szabályozási Kerettervet, Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Tervét és a főváros környezetvédelmi programját. A szabályozás logikája megfordult: a hosszú távú terv számára a részelemek már elvégzett szabályozása jelöli ki a főbb irányokat.

A város térszerkezetének alakulását nem csak a település saját életfolyamatai befolyásolják, hanem a környékén illetve az országban zajló változások, sőt, nemzetközi fejlemények is. A fővárosra hatalmas nyomást gyakorol a hazai gazdaság és közlekedés erősen központosított szerkezete, melynek járulékos következményeként külföldön is Budapestet tekintik az egyetlen számításba vehető magyar városnak. A város vezetőinek, lakóinak vagy az itt dolgozó üzletembereknek nyilván nem áll módjában, hogy ezeket a folyamatokat alapjaiban befolyásolják, de nem is tehetetlenek velük szemben. **A térszerkezet alakítása egyike a leghatásosabb eszközöknek, amelyek a városi élet szempontjából értékes lehetőségek kiaknázását, a jövőre nézve veszedelmes tendenciák korlátozását szolgálják.** A térszerkezeti kérdések értelemszerűen befolyásolják a területhasználat módozatain túl a közlekedést, a zöldfelületek kialakítását stb.

Budapestnek meg kell őriznie sajátos jellegét, életfolyamatainak emberi léptékét. A közlekedési igényeket csökkenteni kellene és a zöldterületek felélésének véget kell vetni. A város térszerkezetének alakítása elősegítheti, hogy elérjük ezeket a célokat,

- ha a rozsdáövezetet alkalmassá teszik beruházások fogadására és a városban tervezett új fejlesztéseket elsősorban az itt kialakítandó parkvárosban valósítják meg;
- ha a történelmi városrészek rehabilitációja a lakók és az építészeti együttesek iránti kímélettel történik;
- ha sikerül többközpontú várost teremteni;
- ha a Duna-menti zóna fejlesztése során a közösségi és környezeti szempontok érvényesülnek az átmenő forgalom kiszolgálásának rovására;
- ha a gépkocsiforgalmat visszaszorítva, környezetbarát, a város adottságait tiszteletben tartó közlekedési rendszert hozunk létre;
- ha a zöldterületek összefüggő hálózatot alkotnak;

- ha a városrendezési és -fejlesztési törekvésekben a főváros szoros együttműködést tud kialakítani az agglomeráció településeivel.

A rozsdaövezet megújítása

Az elmúlt száz évben a funkcionalista városrendezés következtében nagy kiterjedésű, homogén jellegű zónák alakultak ki a város peremén, ahol katonai vagy ipari tevékenység folyt, illetve nagy kiterjedésűek itt a vasúti területek is. 1950-ben a közigazgatásilag egységes Nagybudapest létrehozásával ezek a területek a városhatáron belülre kerültek. A szocialista nagyipar összeomlásával, a katonai, vasúti tevékenységek visszaszorulásával az említett homogén városi zónák jó része kiürült, alulhasznosítottá vált. Az ilyen **rozsdaövezetekbe** azonban **kedvező infrastrukturális adottságaik ellenére nemigen irányulnak beruházások**, több okból sem:

- a területek privatizációja elhamarkodottan folyt, aminek következtében **a nagy kiterjedésű területek rendkívül sok kis tulajdonos kezébe kerültek**, a tulajdoni viszonyok sokszor átláthatatlanok;
- a korábbi ipari és egyéb használat miatt a területek jó része szennyezett, **nagy költségű környezeti kármentesítést igényel**;
- **a beruházók igényei sokszor oly mértékben különböznek e telephelyek meglévő adottságaitól**, hogy jóval egyszerűbb és olcsóbb bontás és/vagy átépítés helyett zöldmezős beruházásokat végrehajtani;
- **az önkormányzatok rövid távú forráshiányuk szorításában, hosszú távú térszerkezeti koncepció és minden e tevékenységüket korlátozó tényező híján egymással versengve olcsón kínálják a zöldmezős beruházások számára a területeket.**

Ezért, miközben a fővárosban egész városrészek ürültek ki, mégis a zöldterületek beépítése és felélése zajlik. **A város egységének megőrzése érdekében a beruházásokat a zöld- helyett a „barna” övezetek felé kell terelni.** (Ennek ellenkezője, sajnos, korántsem magyar sajátosság: az OECD 132 városra kiterjedő elemzése szerint 10 százaléknyi lakossággyarapodás a beépített terület 50 százalékos növekedésével jár. E tendencia ellensúlyozására számos sikeres, az önkormányzatok vagy az állam beavatkozásával elindított projekt ismert Angliában, Franciaországban, Németországban, Hollandiában vagy az Egyesült Államokban.)

Az átmeneti zóna megújítása kétségtelenül a főváros egyik legnagyobb lehetősége. Ezt a várostervezők is felismerték, a Budapest Városfejlesztési Koncepciója című készülő anyagnak egyik legfontosabb eleme a rozsdaövezet rehabilitációja. A tervezők **parkváros** kialakításában gondolkodnak:

alacsony munkahely-sűrűségű termelőtevékenységek, (korlátozott mértékben) elosztó/logisztikai funkciók elhelyezését képzelik ide, de szó esik lakások, iroda(park)ok, sőt még ipari parkok építéséről is. Mindezeket a fővárosi közúti hálózat újabb gyűrűlemeze fűzné fel, a Körvasút-sor.

A zóna átalakításának, újjáélesztésének feltétele az érintett kerületek és a Főváros összefogása. Ki kell alakítani a **területhasználat megfélelő szabályozását**, ami garantálja a nagy zöldfelületi arányt, a parkok kialakítását és a laza beépíthetőséget. Az önkormányzatoknak néhány olyan előkészítő intézkedést, illetve **húzóberuházást is el kell indítaniuk**, amelyeket a magántőke piaci alapon nem valósítana meg. Ilyen lehet például a tulajdonviszonyok rendezése, kármentesítések, bontások, parkosítás, az infrastruktúra fejlesztése. A **közlekedési rendszer kialakítása** is elsősorban önkormányzati feladat, aminek legfontosabb eleme a meglévő pályán a gyorsvasút színvonalas kialakítása. E fejlesztésekhez esetenként állami segítség is igényelhető. Nem mellékes, hogy az Európai Unió a rozsdáövezetek rehabilitációjához akár 75%-os támogatást is nyújthat. A fővárosi területhasználat szabályait úgy kell kialakítani, hogy **az új fejlesztések a megújuló rozsdáövezetben telepedjenek meg**, és megszűnjön a zöldterületek beépítése a város területén, illetve enyhüljön a belváros zsúfoltsága. A közpénzen végrehajtott beruházások a város szerkezetének javulása révén közvetve megtérülnek, de a területek felértékelődése közvetlen anyagi hasznot is jelenthet az önkormányzatoknak. Fontos, hogy **a folyamatot a helyi önkormányzatok ne engedjék ki a kezükből, hanem következetesen érvényesítsék a város hosszú távú érdekeit.**

A fejlesztések egyik célja az egybefüggő zöld folyosó kialakítása a város külső területein, ahol a vegetáció évtizedek óta tartó, egyre gátlástalanabb pusztítását a magas ökológiai értékű területek növelésével kellene ellensúlyozni. A tervezett Körvasúti körút környékének színvonalas kialakítása erre kiváló alkalmat kínál.

A belváros rehabilitációja

Budapest egyedülálló természeti és építészeti értékekkel rendelkezik. Semmi sem indokolja, hogy az új fejlesztések ezek rovására valósuljanak meg, és a „rehabilitáció” e gazdag örökség előnyös adottságainak kihasználása helyett további rombolással járjon.

Ha lebontanak egy-egy városrészt (ahogy a szemünk láttára tűnt el a hagyományos Óbuda), vagy megbontják egy történelmi együttes egyensúlyát (pl. a Madách sétánnyal Pest régi zsidónegyedét), vagy lebontanak egy-egy értékes épületet (pl. a Bródy Sándor utcában Bródy Sándor lakóházát,

vagy a Gólya vendéglőt a volt Gólya utcában) **akkor a házakkal és lakóikkal együtt a környék eredeti hangulata, sajátos karaktere tűnik el, s ezzel együtt a város életében betöltött szerepe is.** Örökre elvész múltunk egy darabja – akár egész építészeti korszakok, s a helyén gyakran építészetiileg színvonalatlan, a pillanat igényeihez igazodó beruházások valósulnak meg. Az is szinte törvényszerű, hogy az eltűnő városnegyedek helyét – az ingatlanfejlesztők érdekeinek megfelelően – a lehető legsűrűbben beépítsék, növelve a város amúgy is alig elviselhető zsúfoltságát.

Felesleges itt hosszan elemezni, hogy a múlt rendszerben épült lakótelepek építői hogyan radióztak le mindent a térképről, ami terveik útjában állt. Annál kétségbeejtőbb, hogy a régi reflexek ma is élnek, és sok tervező, döntéshozó igyekszik ma is „a múltat végképp eltörölni”. **Az elmúlt tíz év gyakorlata és rehabilitációs tervei nagyszabású bontásokra épültek,** amelyeket a Főváros és a kerületek is támogattak, támogatnak. A rossz állapotú negyedek megújítását rendszerint nem előzi meg a kulturális és társadalmi értékek számba vétele, vagy e felmérésekre való tekintet nélkül hajtják végre a beavatkozásokat. A Madách sétánnyal kapcsolatos tervek a VII. kerületben nagy számú, többségében 2-3 emeletes klasszicista és szecessziós épületben található lakás megszüntetésével számolnak. A helyükre irodák, szállodák, bankok, luxuslakások kerülnek, a beépítések sűrűsége pedig a jelenlegi háromszorosára növekszik majd. A beruházás egy erős hagyományokkal, különleges hangulattal rendelkező városnegyedet vág könyörtelenül ketté. Nem kevésbé kíméletlen a Corvin-Szigony projekt terve sem. A Práter utca és az Üllői út közötti kisvárosias jellegű negyedben szinte minden házat elbontanak, utcaszerkezetét teljes mértékben átalakítják. A jelenlegi földszintes vagy legfeljebb háromemeletes házak helyébe általánosan hétemeletes épületek kerülnek majd, a meglévő kertek helyett minimális zöldfelületi mutatókkal. A projekteket „természetesen” a helyiekkel történt egyeztetések nélkül készítik elő, a befektetők igényei szerint. Az új, magasabb árú ingatlanok a most itt lakók többsége számára elérhetetlenek lesznek, így a beruházások gyakorlatilag teljes lakosságcserevével járnak. Ma Budapesten a legsikeresebb rehabilitációs projektnek a IX. kerületi tömbrehabilitációt tekintik. Az előbb említett tervekkel összehasonlítva ez a folyamat kétségtelenül színvonalasabbnak és előremutatóbbnak tekinthető, azonban a rehabilitáció során a korábbi épületek háromnegyedét itt is lebontották. A megújult tömbök lakossága lényegében teljes mértékben kicserélődött.

Budapest egymástól erősen különböző városrészekből áll, ezek megújítására nem adható általános recept. **Alapelvként azonban ki kell mondani, hogy e munkákat csak az adott terület értékeinek ismeretében és tisz-**

teletével szabad végezni, annak érdekében, hogy a város, miközben az új követelményeknek megfelelő arculatot ölt, egyúttal megőrizze hagyományos értékeit, identitásának pótolhatatlan elemeit.

A várost a benne élő közösségekkel együtt tekintjük értéknek, ezért a lakónegyedek megújítása során a lakosság minél nagyobb részének kell biztosítani a lehetőséget, hogy megmaradhasson régi lakóhelyén. Csak az olyan projektek tekinthetők sikeresnek, ahol a tervezés és akár a végrehajtás is a helyiek aktív részvételével zajlik.

Az értékőrzés és -teremtés alapelveinek nem csak az épületek, de a **közterületek megújításában** is érvényesülnie kell: biztosítani kell, hogy ezek visszanyerjék közösségi funkcióikat, és a lehetőségekhez mérten minél több zöldfelület kerüljön kialakításra.

A történelmi városrészek esetében igen alapos, érzékeny és sokrétű építészeti értékvizsgálatnak kell megelőznie a tervezést és a rehabilitációs beavatkozásokat. A vizsgálatnak ki kell terjednie városszerkezeti, történelmi, kulturális, társadalmi, helytörténeti és természeti értékek elemzésére. A tervezők – szemben a mai gyakorlattal – többféle alternatívát bocsássanak vitára. Az önkormányzat játsszon kezdeményező szerepet a **közösségi tervezés** elvének érvényesítésében.

A városrészek megújulása általában együtt jár az ingatlanok felértékelődésével. Ezzel együtt emelkednek rendszerint a bérleti díjak, s az értékkülönbséget a lakóknak kell megfizetniük. **A szegényebb lakosok támogatására többféle megoldás kínálkozik:** a közvetlen támogatáson túl felajánlhatók kedvezményes bérleti díjú lakások vagy alacsonyabb komfortfokozatú ingatlanok ugyanabban a házban vagy a közelben. A helyi lakosok bevonására az egyik legjobb megoldás **az épületek felújítása társasházi támogatások segítségével.** Erre sikeres példákat találunk a fővárosban. Ilyenkor nem csak a felújítási terveket alakítják ki a lakókkal egyetértésben, de a házakban élők anyagilag, esetleg munkájukkal is részt vesznek a kivitelezésben. Jó megoldás lehet, hogy az egyes lakásokra eső felújítási költségeket azok a lakók, akik ezt nem tudják teljes mértékben vállalni, munkájukkal váltsák ki.

A közterületek megújításának részét képezi a közlekedési és parkolási rendszer átalakítása is. A rehabilitáció jó alkalom a gyalogosövezetek kiterjesztésére, csillapított forgalmú zónák kialakítására.

Főutca-program

A helyi gazdaság megerősítésével foglalkozó alfejezetben részletesen elemeztük a bevásárlóközpontok, hipermarketek káros környezeti és gazda-

sági hatásait. Mindezek ellenére a Főváros és a kerületek az ilyen kereskedelmi létesítmények területének megduplázódásával számolnak a már engedélyezett vagy folyamatban lévő beruházási tervek alapján. Úgy véljük, e tendencia érvényesülését okvetlenül meg kell akadályozni. **Ideje, hogy véget vessünk a nagy bevásárlóközpontok és hipermarketek építésének, mind az agglomeráció, mind a főváros területén.** A főváros akár anyagi kárpótlást is felajánlhat a szomszédos településeknek az efféle tervek kiváltása céljából.

A kereskedelem fejlesztését ezzel szemben olyan eszközökkel szeretnénk előmozdítani, amelyek a helyi gazdaság érdekeit, a közterek közösségi funkcióinak megújítását, a zöldterületek védelmét szolgálják. Az Észak-Amerikából indult és Nyugat-Európában is hódító **főutca-mozgalom** célja a Budapesten is tapasztalt kedvezőtlen folyamatok visszafordítása a települések, illetve városrészek központi útvonalainak, az utcák eredeti funkcióinak felújítása révén. A tervek a helybeli lakókkal és az érdekelt üzletemberekkel közösen készülnek. A vállalkozás fő elemei: az utcakép színvonalának emelése (homlokzat-felújításokkal, köztéri rehabilitációval, a közlekedés átszervezésével a gyalogos és kerékpáros közlekedés előnyének érvényesítése érdekében), a helyi gazdaság erősítése és a program nyilvánosságának biztosítása. **A városrész életébe szervesen tagozódó, azért felelőséget vállaló kis- és középvállalkozások térhódításával, a helyben elérhető szolgáltatások változatosságának és színvonalának javításával, a közösségi élet számára visszahódított közterületek rendezésével látványos sikereket értek el a leromló városnegyedek újjáélesztése terén.** A módszer üzletileg is előnyösebb, mint a bevásárlás központosítása. Növeli a helyi adóbevételeket, több megélhetési lehetőséget teremt a helybelieknek, a nyereséget a városban tartja, és helyi közösségi vállalkozások (pl. sportcsapatok, iskolák) támogatásán keresztül az élet más dimenzióira is kedvező hatást gyakorolhat.

A főutca-program kulcseleme a jó szervezés. Az önkormányzat kezdeményező készsége, kreatív pénzügyi konstrukciók kialakítása nagyban segítheti az induláshoz szükséges források előteremtését, illetve a vállalkozók hajlandóságának megnyerését.

Kisvárosok a nagyvárosban

Budapest területe több, mint 500 km², amihez akár hozzá is adhatnánk a metropoliszhoz hozzáértő egyes környező települések területét. A főváros népsűrűsége egy dunántúli faluét közelíti: 35 fő/ha. Mindezek ellenére **a hatalmas város elképesztően zsúfoltnak hat, aminek oka a városi élet és**

a közlekedési rendszer szélsőséges centralizálása. Nem alakultak ki igazi városi alközpontok, aminek következtében a néhány négyzetkilométernyi Belváros számít a település (és Magyarország) egyedüli központjának. Ide futnak be az autópályák, itt keresztezik egymást a metróvonalak, itt található az állami és helyi igazgatás szinte minden fontosabb szerve, és a cégközpontok is előszeretettel választanak itt irodát.

A jövőre nézve létkérdésnek tekintjük e szélsőségesen központosított szerkezet lazítását, a nagyvárosias, központi szerepkörök megosztását és szétterítését, a városrészek központjainak kialakítása révén. Párizs vagy London működőképességét, élhetőségét – hatalmas méreteik ellenére – sokan annak tulajdonítják, hogy a városrészeknek önálló identitása, hangulata, szerkezete van, amihez az itt élők kötődni tudnak.

A városrészek és alközpontok önállóságának erősítése a közlekedési rendszer decentralizálásától a helyi sajátosságok és identitás-tudat ápolásáig sokféle tennivaló összehangolását kívánja. Ez csak a helybeliek közös vállalkozása lehet, s mint ilyen, **önmagában is mozgósító, közösségformáló hatása lehet. El kell azonban kerülni, hogy a központok kialakításának ürügyén koordinálatlan és ezzel éppen ellentétes hatású nagyberuházások valósuljanak meg.** Tipikusan ilyen például a jelenleg tervezés alatt álló Albertfalva városközpont koncepciója, ami valójában két bevásárlóközpont telepítését jelenti. Baljós ellenpéldának számít a „csepeli Manhattan” terve is, ahol egymás tözsomszédságában épülő felhőkarcolók és cseppnyi park víziójában látják a városatyák a kerület fejlődésének garanciáját.

Szintén a zsúfoltságot csökkenti és a városszerkezet centralizáltságát oldja a **vegyes funkciójú városrészek megőrzése és kialakítása.** Azok a tényezők, amelyek korábban a funkcionista városrendezés kialakulásához vezettek, mára már meggyengültek: a „piszkos” ipari tevékenységek leépültek, a város gazdasági szerkezete egyre inkább a szolgáltató ágazat felé tolódik el. Csökkennek a katonai, vasúti és más hasonló tevékenységek által használt területek. Ugyanakkor a városi élet funkcióinak tematizált elrendezése irányában ható újabb tényezők kerültek előtérbe, amelyekről fent szóltunk. A városszövet gazdag változatossága az egyik kulcsa annak, hogy a közösségi terek ne ürüljenek ki, de ennek révén jelentősen csökkenthetők a közlekedési igények is. Ezt felismerve a térszerkezet alakításánál érvényesíteni kell azt az elvet, hogy **a lakó-, munka- és szórakozófunkciók ne váljanak el**, ne rendeződjenek körülhatárolt, egymástól távol lévő pontokba. Az elv érvényesítését illetően konkrét receptek nemigen adhatóak, hiszen minden eset egyedi. A funkciók változatosságának biztosítását a területhasználát szabályozásánál, egyes konkrét beruházások engedélyezé-

sénél vagy a rehabilitációs projektek megvalósítása során kell szem előtt tartani.

Visszatérés a Duna-partra

A Duna-part Budapest egyedülálló adottsága, a városkép legfontosabb eleme. A századfordulón kialakult városszerkezet a folyóra, mint tengelyre szerveződött, a belső területek Duna-partjai számítottak a legelőkelőbb negyedeknek, és ma is itt találjuk például a lelegegészségesebb szállodákat. Ma már a Világörökség részét képezi, mégsem bánunk vele ehhez méltóan. A rakpartokon vezetett tranzitútvonalak elvágnak a várost a folyópartoktól. Az elmúlt évtizedek beépítéseinek többsége nem a kapcsolat helyreállítását szolgálta, és inkább illik egy autópálya mellé, mint a Duna-parti panoráma. A Gellérthegy tetejéről nézve a látvány talán megejtő, de közelebb menni már nem érdemes. **A város és a Duna kapcsolatának helyreállítását a hosszabb távú városrendezési elgondolások egyik legfőbb elemének tekintjük.** Ahhoz, hogy ez a cél megvalósulhasson, a közlekedés át-szervezésére, a vízpartok zöldítésére, továbbá rehabilitációs programok indítására lesz szükség.

A rakparton húzódó közlekedési főútvonalak nem teszik lehetővé, hogy a folyó partjain korzó, rekreációs területek jöjjenek létre. Ennek dacára még a legújabb tervek is a közúti kapacitások bővítéséről szólnak, autópálya kiépítését tervezik, amelyre még a tranzit teherforgalmat is rávezetnék (bár annak semmi keresnivalója a város belsejében). **A közúti kapacitások bővítése helyett a közlekedés átszervezését és integrált szemléletű fejlesztését tartjuk a megoldásnak a Duna-parton.** A budai rakpart bővítése például (részben) kiváltható lenne a folyóval párhuzamos villamosvonalak fejlesztésével, összekapcsolásával. Középtávon nem tartjuk reálisnak, hogy a folyó mindkét partján visszafejlesszék a közúti kapacitásokat, azonban az egyik oldalon mindenképpen meg kell szüntetni a rakparti átmenő forgalmat, és zöldterületek, gyalogosövezetek kialakításával kell revitalizálni a folyópartot. Budán ennek jelenleg nem látjuk esélyét, a pesti oldalon azonban már középtávon megvalósítható lenne egy ilyen beavatkozás. **Hosszabb távon célként kell kitűzni mindkét folyópart mentesítését az átmenő forgalomtól.**

A városon belüli hajózás felelevenítése, a **kishajó-forgalom integrálása a tömegközlekedési hálózatba** a közúti terhelések csökkentése szempontjából talán csekély jelentőséggel bír, a város lakóinak és látogatóinak azonban élményt, változatosságot jelentene, és ösztönözné a partmenti részek jobb kihasználását, integrálását a város életébe.

A Duna-partnak szinte a város teljes hosszában történt kikövezése egyedülálló: sehol a folyam mentén, egyetlen városban sem hajtottak végre ilyen mértékű beavatkozást. Ez az adottság tenné lehetővé, hogy a Duna valóban a város főutcája lehessen. Nemcsak a látkép, de a folyópart közösségi funkcióinak revitalizálása szempontjából is fontos lenne itt **minél több zöldfelület – parkok, fasorok – kialakítása, úgy a pesti, mint a budai oldalon.** Ellenezzük az olyan fejlesztéseket (a csepeli szigetcsúcs intenzív beépítésétől a Balassi utcai mélyparkolóiig), amelyek ezzel épp ellenkező törekvéseket szolgálnak.

A rehabilitációs tervek közül legsürgősebbnek az **Ybl-bazár** régóta húzódozó felújítását tartjuk. Itt is, másutt is távol tartanánk a folyóparttól a történelmi városkép összhangját megzavaró magas épületeket. Az új Nemzeti Színház köré tervezett kulturális negyed kiépítése aligha folytatható sikerrel a Soroksári út környékének és ipari emlékeinek rehabilitációjától elszakítva. Maga a színházépület és a vele szemközt emelkedő új egyetemi tömbök, sajnos, jövátelhetetlen módon terhelik a dél-budapesti látképet.

Környezet- és emberbarát közlekedési rendszer

Alapelvek

Budapest ma közlekedés sújtotta város. Lakóinak egészségét, nyugalma, a fővárosi élet minőségét teszi tönkre a városra zúduló elviselhetetlen mértékű közúti forgalom, illetve ennek környezeti következményei. A városból a környező településekre irányuló kiköltözési hullám egyik fő oka a közlekedés okozta légszennyezés, zaj, zsúfoltság, balesetveszély. A főváros utcái, terei egyre alkalmatlanabbak az emberi tartózkodásra. Személygépkocsi-ellátottságunk évről-évre „javul” – a helyzet tehát még rosszabbodni fog.

Az elmúlt évtizedekben és jelenleg is uralkodó kínálatbővítő közlekedéspolitika a közúti forgalom áramlásának minél zavartalanabb feltételeit kívánja megteremteni. A közlekedési problémákat új sávok, utak, hidak építésével kívánja általában orvosolni. A tapasztalat azt mutatja, hogy az új utak törvényszerűen megtelnek autókkal, így a korábbi zsúfoltság hamar visszaáll, immár nagyobb forgalom, károsabb környezeti hatások mellett. A fenntartható városfejlődés tehát azt kívánja, hogy haladéktalanul térjünk át a keresletcsökkentő közlekedéspolitikára. Az áthaladók zavartalan száguldása helyett a helyben lakók érdekeit kell előtérbe helyezni a közlekedési rendszer alakításánál, hogy a közterületek ismét közösségi terekké válhassanak. **A közlekedéspolitika alapelve – az EU ajánlásaival összhangban – az életminőség javítása legyen csökkenő közlekedési teljesítmények mellett.** Ezzel kapcsolatos javaslatainkat az alábbiakban részletezzük.

A közlekedési igények csökkentése

A közlekedési igények csökkentése a legfontosabb, a városi élet minőségét leghatékonyabban javító intézkedés. Ennek módzatait A térszerkezet alakítása című alfejezetben ismertettük. Itt a közlekedésszervezés két további lehetőségére hívjuk fel a figyelmet.

A gyalogosok, kerékpárosok számára kedvező közlekedési körülmények kialakítása az autók számára lassabb, körülményesebb haladást tesz lehetővé, ami **a gépkocsi relatív előnyeit csökkenti, így a használat csökkentésére, más megoldások keresésére ösztönözhet.** A személygépkocsik rendelkezésére álló közúti kapacitások visszafejlesztése (pl. elkülönített

buszsávok, villamospályák kialakítása, utcák egyirányúsítása stb.) a tapasztalatok szerint hosszabb távon ugyancsak csökkenti a gépkocsiforgalmat.

Ugyanitt említhetjük a gazdasági szabályozó eszközöket is (pl. zonális útdíj, hidak közötti használatáért fizetendő díj stb.). Az ilyen megoldások nem idegenek a közúti közlekedés által leginkább terhelt nyugati nagyvárosoktól: legutóbb Londonban vezettek be hasonló rendszert a City elviselhetetlen forgalmának csökkentése érdekében, de megtalálható többek között Oslóban is. Úgy véljük, Budapesten is megérett az idő egy hasonló szabályozási eszköz bevezetésére. **A város határán befelé tartók vagy a belvárosi zónába belépők által fizetendő útdíj már középtávon csökkenthetné a város forgalmi terhelését.**

A nem-motorizált forgalom elsőbbsége

A közlekedésszervezés jelenleg általában a gyalogosokat, kerékpárosokat kényszeríti kényelmetlen és balesetveszélyes megoldásokra – aluljárók, keskeny járdák, rövid szabad jelzések a zebrán stb. **A közlekedés fejlesztésében célunk kell legyen, hogy az utcán a gyalogos érezze otthon magát, ne az autós.** Ennek érdekében a nemzetközi és országos jelentőségű útvonalakat el kell különíteni a város belső közúthálózatától. A városrészek kapcsolatát biztosító néhány fő közlekedési útvonalon kívül pedig nagy kiterjedésű forgalomcsillapított vagy autómentes zónákat kell létrehozni, ahol abszolút mértékben érvényesülhet a gyalogosok, kerékpárosok elsőbbsége. Sürgősen meg kellene kezdeni az ilyen zónák kialakítását Bel-Budán és a Belváros területén.

Sok esetben még az elválasztott gyalogoszóna kialakítására sincs szükség ahhoz, hogy a köztereket újra birtokba vehessék az emberek. **Az autók teljes kitiltása sokszor helyettesíthető olyan forgalomszervezéssel, ahol a közúti forgalom áramlásának érdekeit alárendelik a gyalogos- és kerékpáros-közlekedésének.** A 30 km/h megengedett sebesség, az autók gyors haladását gátló elemek elhelyezése, az útvonal megtörése, egyes utcák lezárása vagy egyirányúsítása olyan megoldások, amik révén a gyalogosok, kerékpárosok számára kevésbé zavaró tényezővé válik a motorizált forgalom. Az ilyen megoldások biztosítják, hogy a járművek számára nehézkessé válik az átjutás, így a nem célforgalmú gépkocsiközlekedés fokozatosan csökken, elmarad. Öröndetes példákat látunk a hasonló elvek érvényesítésére a ferencvárosi tömbrehabilitációnál vagy a Ráday utca környékén. E kezdeményezések további bővítése követendő példával szolgálhatna más önkormányzatok számára. **A főváros közlekedését illetően**

távlati célnak tekintjük, hogy a fő közlekedési útvonalakon kívül mindenhol érvényesítsék a 30 km/h-s sebességkorlátozást.

A közúti közlekedés és a motorizáció fejlődése a város tereit forgalmi csomópontokká változtatta. Gondoljunk csak a Nyugati tér, a Baross tér vagy a Flórián tér aluljáróira, süllyesztett gyalogosfelületeire vagy a Moszkva téren uralkodó kaotikus állapotokra. **A közlekedési pályákat, csomópontokat úgy kellene átalakítani, hogy azok elkerüljék a legfontosabb köztereket.** A forgalom csillapítása mellett a jelenleg meglehetősen elhanyagolt benyomást keltő tereket esztétikai színvonaluk emelése tehetné alkalmassá az ott-tartózkodás számára. Ezt a munkát Budapest kitüntetett pontjain mielőbb el kellene kezdeni, pl. a Batthyány téren, az Arany János utcai metrómegálló környékén, illetve a Blaha Lujza téren. Egy-egy tér sikeres újjáélesztése később követendő példa gyanánt szolgálna.

A kerékpáros közlekedés infrastruktúrájának megteremtése olyan stratégiai cél, amely beruházási igényéhez képest aránytalanul nagy hasznot képes hozni a városnak. A jelenlegi hálózat elégtelen hosszúságú, töredezett és balesetveszélyes: a hiányzó elemek miatt a meglévő útszakaszok között a kerékpáros forgalmas és szennyezett közutakon kényszerül haladni, ahol a gépkocsiforgalommal szemben semmilyen védelemben nem részesül. Balesetveszélyes továbbá a kerékpárutak nagy része (kb. 80%-a) is, amelyek megosztott gyalogos/kerékpárutak. Itt egy 30-40 km/h sebességgel közlekedő kerékpár majdnem ugyanolyan mértékben veszélyezteti a gyalogosokat, mint egy gépjármű. Alapvető probléma a kerékpárlopások magas száma, az őrzött tárolóhelyek hiánya. A teljes, összefüggő hálózat kiépítéséhez mintegy 4 milliárd forintba lenne szükség, ami a közútfejlesztésre fordított évi 30 milliárdhoz képest elenyésző. Úgy véljük, hogy ezen arányok ismeretében **néhány év alatt a teljes, elválasztott rendszerű kerékpárút-hálózat a szükséges egyéb infrastruktúrával (elsősorban őrzött tárolók) együtt kiépíthető.** Ennél még kevesebből is megoldható a rendszer kiépítése, hiszen a 30 km/h-s sebességkorlátozás érvényesítésével az autós és a kerékpáros egyenrangú feleknek tekinthetők, így itt még kerékpársáv kialakítására sincs szükség.

A közösségi közlekedés fejlesztése

A közösségi közlekedés állapota az elmúlt évtizedben rendkívüli mértékben romlott. Az autóközlekedés igényeit kiszolgáló várospolitikai következtében a közösségi közlekedés támogatása csökkent. (A Levegő Munkacsoport számításai szerint 1990 és 2001 között reálértéken 340 milliárd forinttal csökkent a BKV Rt. fővárosi támogatása.) A járművek, pályák

állagának, a szolgáltatás színvonalának romlása; a közúti forgalom számára kedvező közúti fejlesztések; az életforma és a városszerkezet változása közösen vezettek el oda, hogy Budapesten az összes motorizált eszközzel lebonyolított helyváltoztatáson belül a közösségi közlekedés aránya 85-ről 60 százalékra csökkent.

Ez a tendencia tarthatatlan: amennyiben a Fővárosi Önkormányzat a közlekedési válság megoldásáért felelősséget vállal, akkor e célra nagyobb forrásokat kell elkülönítenie, és aktívan kell keresnie más finanszírozó partnerek bevonásának lehetőségét. A pénzügyi eszközök szűkösségére való tekintettel **javasoljuk, hogy az elkövetkező évtizedekben a közlekedésre fordítandó önkormányzati és egyéb forrásokat elsősorban a környezetbarát közlekedési rendszer kialakítására koncentrálják** – különös tekintettel a közösségi közlekedés fejlesztésére – és csak a források kis részét fordítsák közúti fejlesztésekre, elsősorban karbantartási célokra. A közösségi közlekedés fejlesztésénél a költséghatékony és a legmagasabb hálózati értékű megoldásokat kell keresni. Ennek megfelelően ki kell építeni az agglomerációval együttműködésben az egységes elővárosi vasúti hálózatot, fejleszteni kell a villamoshálózatot. A közösségi közlekedés szervezésének a város minden pontjának kényelmes és gyors elérhetőségét kell lehetővé tennie, minél kevesebb átszállással. A tömegközlekedési járatoknak forgalmi előnyt kell biztosítani a közutakon.

A „metro” szó az angol „metropolitan railway” – azaz nagyvárosi vasút – kifejezésből ered. Ilyen értelemben fontosnak tartjuk a metróhálózat mielőbbi színvonalas kiépítését. Ennek kialakításához jó alapot szolgáltatnak a MÁV és a BKV hálózatai, amelyek az elmúlt évek leépülési folyamatai ellenére mennyiségileg ma is megfelelőnek tekinthetők. A fő feladat a vonalak minőségének fejlesztése, néhány hiányzó kapcsolati elem megteremtése. Itt nem csupán a pályák felújítására, de a megállóhelyek, átszállási kapcsolatok színvonalas, a használók igényeit szem előtt tartó kialakítására és az egyes rendszerek működésének összehangolására (pl. menetrendek egyeztetésére) is szükség van. Az elővárosi vasútszisztem legfontosabb elemeinek a szentendrei, a gödöllői és a ráckevei HÉV-et, a MÁV váci, esztergomi, bicskei, gárdonyi, dabasi, gödöllői, ceglédi, nagykátai vonalait, valamint a körvasutakat tekintjük. A hálózat kiépítése során Budapestnek és az agglomeráció településeinek együtt kell működniük, és mihamarabb létre kell hozni a Budapesti Közlekedési Szövetséget.

A villamoshálózat esetében szintén elsősorban a szolgáltatás minőségének emelésére van szükség, illetve a hálózat olyan kialakítására, ami az utasok igényeinek megfelel. A pályákat, ahol csak lehet, a közutaktól elválasztott rendszerben kell át-, illetve megépíteni. Alapvetően

fontosnak tekintjük a hosszú útvonalú villamosjáratok kialakítását, ezek esetében is ügyelni kell azonban, hogy sok és jó minőségű átszállási kapcsolat álljon rendelkezésre. A csomópontok tervezésénél nem kevés, de nagyméretű és sokféle közlekedési eszközt felvonultató pontokat érdemes kifejleszteni, hanem áttekinthető, egyszerű, a városban egyenletesen elszórt, sűrű átszállási pontok hálózatát.

A közösségi közlekedési rendszer felvázolt fejlesztési feladatai komoly forrásokat igényelnek, megvalósításuk hosszabb időt vesz igénybe. Ezért **szükségesnek tartjuk a fejlesztések prioritásainak kijelölését: azokat a kulcsberuházásokat részesítsék előnyben, ahol mérsékelt költségek mellett a hálózat értéke nagyobb mértékben javul** más beruházási kombinációkkal szemben. Ilyen beruházási kombinációnak tekintjük az 1-es villamos javasolt fejlesztését és a budai észak-déli villamostengely megépítését, ahol viszonylag kevés új pálya építésével a hálózat értékének komoly javulása érhető el. Utóbbi fejlesztés a budai rakpart közúti kapacitás-fejlesztési igényeinek nagy részét ki is válthatja megfelelő áramlásszabályozás megvalósítása mellett. A meglévő pályák felújításával, viszonylag kevés új pálya (vissza)építésével elérhető az 56-os villamos bevezetése az Erzsébet-hídon át a Belvárosba, ami a Hűvösvölgy és a Belváros közvetlen kapcsolatával a Moszkva tér tehermentesítéséhez járulhat hozzá. Szintén mérsékelt forrásigényű beruházások szükségesek a MÁV elővárosi hálózati fejlesztései egy részének megvalósítása.

A föld alatti metróközlekedés fejlesztése jelenleg nem időszerű. Elhibáztattnak tartjuk, hogy az elkövetkező fél évtized legnagyobb tömegközlekedési beruházásának a Dél-Buda-Rákospalota (DBR) metróvonal megépítését tekintik, hatalmas összegű hitel, állami támogatás és az önkormányzat forrásainak lekötése árán. Fontos szempont e tekintetben, hogy az EU a földalatti építését nem, a felszíni kötőpályás közlekedés fejlesztését ellenben 75%-ban támogatná. **Az elmúlt évtizedben számos olyan – fajlagosan a töredékébe kerülő – tömegközlekedési fejlesztés maradt el, amely alternatívát jelentett volna a metró megépítésével szemben: ezért és nem másért maradt fenn Dél-Budán a DBR-vonal szükségességét alátámasztó közlekedési káosz.** Ilyen lett volna például az 1-es villamos meghosszabbítása a Kelenföldi pályaudvarig. A főváros távlati tervei között korábban szerepelt például a 49-es villamos pályájának visszaépítése a Bajcsy-Zsilinszky úton, ami a Nyugati pályaudvarral teremtette volna meg Kelenföld kapcsolatát. A metró építése miatt azonban ehelyett a vonal megszüntetését tervezik. Alig kellene vágányt építeni, hogy a 47-es vagy 49-es villamost rávezessék a 4-es villamos pályájára, ami a Nagykörút elérését biztosíthatná. Említhetnénk itt a 20 éve megszüntetett Dél- és Észak-Buda

közötti közvetlen villamoskapcsolatot (a volt 18-as) is, aminek visszaállítása szintén csak a hosszú távú elképzelések között szerepel. A Bartók Béla út felújítása során következetesen elvetették a buszsáv kialakításának gondolatát – talán azért, mert ha elfogadják, nyilvánvalóvá vált volna, hogy a buszhoz képest a metró nem jelentene időnyereséget. Dél-Buda gyakorlatilag a város tetszőleges térségével összeköthető a metróhoz képest elenyésző költségű beruházások révén.

Maguk a metró építését megalapozó hatástanulmányok is kimondják, hogy a vonal megépítésével a Bartók Béla út közúti forgalmi terhelése nem fog számottevően csökkenni. Aggályos ezen túlmenően maga a vonalvezetés is, hiszen a mostani tervek tovább központosítanak a közlekedési hálózatot. Összességében, **15 éves időtávon belül semmiképpen nem látjuk indokoltnak a DBR-metró megépítését** rendkívüli forrásigénye és alacsony – más kisebb költségű beavatkozásokkal kiváltható – hálózati értéke miatt. **Erre csak akkor kerülhet sor, ha a felszíni közlekedési hálózat fejlesztésének lehetőségei kimerültek.** A hatalmas forgalmat viszonylag zavarmentesen bonyolító körüli 4-es és 6-os villamos példája ennek az ellenkezőjét bizonyítja.

Hasonlóan indokolatlannak tartjuk a közelmúltban felmerült, Nyugat-Európát Délkelet-Európával összekötő nagysebességű vasúti nyomvonal megépítésének tervét is néhány évtizeden belül. Ilyen vasutak kiépítésére a nyugat-európai tapasztalatok alapján akkor van szükség, ha a 600 km alatti repülőutazások száma már oly mértékben megnövekedett, hogy egy nagysebességű földi kapcsolat hatékonyan csökkentheti a repülés által okozott terheléseket. Budapestre az elkövetkező évtizedekben nem várható, hogy ekkora légitforgalom irányulna, ezért a nagysebességű vasút megépítése (óriási beruházásigénye miatt) szükségtelen. Ha az említett körülmények előállnak, akkor is csak azután érdemes ilyesmiben gondolkodni, ha a MÁV egyéb fővonalain már biztosított a lassújelek feloldása, a 100-120 km/h-s sebesség elérése, valamint a mellékvonalak is megfelelő állapotúak, továbbá kiépült az elővárosi vasútrendszer is.

A közúti közlekedés helye a város életében

A közúthálózat fejlesztése alatt nem csupán új utak építését értjük, hanem olyan beavatkozásokat, amelyek oldják a közlekedési rendszer központosítottágát, lehetővé teszik a nem-motorizált és a közösségi közlekedés előnyben részesítését. A legfontosabb ilyen irányú beruházások célja a nemzetközi és országos útvonalak olyan jellegű kialakítása, amely révén az a forgalom, amelynek nincs dolga a városban, elkerülheti

azt. A tranzit teherforgalmat, amint rendelkezésre állnak a várost elkerülő utak, a városból ki kell tiltani. A városi hálózaton belül szintén biztosítani kell, hogy a közúti közlekedés elkerülhesse a forgalomcsillapított és gyalogoszónákat.

Az országos és a városon belüli forgalom elkülönítése érdekében mihamarabb **meg kell építeni a várost elkerülő M0 hiányzó keleti szakaszát, a gödöllői átkötést az M3 felé**, a terveket egyeztetve a helyi lakossággal. Ugyanakkor **ellenezzük az északi szakasz megépítését**. Elfogadhatatlannak tartjuk egy roppant drága és a környezetet károsító autópálya megépítését csak azért, hogy az átmenő forgalom és az ehhez kapcsolódó logisztikai beruházások elborítsák a budai dombvidék eddig megkímélt, legértékesebb zöldterületeit is.

A közúti teherforgalom kiszolgálását célzó fejlesztésekkel szemben a **kombinált fuvarozás lehetőségeinek megteremtését** részesítenénk előnyben. A logisztikai célú fejlesztések korlátozását pártoljuk, ezek nem indokolhatják a főváros további terjeszkedését, újabb zöldterületek feláldozását. Ezt az elvet a kombinált fuvarozás termináljainak kiépítésekor is szem előtt kell tartani.

A ferihegyi repülőteret kiszolgáló vasúti kapcsolat megteremtésének sokszempontú újraelemzését javasoljuk, különös tekintettel a környezeti értékekre. Amennyiben elkészül, a teherszállítást ebben a viszonylatban e vasútvonalra kell terelni. A vonal megvalósítását – tekintve, hogy a légi fuvarozás nem közszolgáltatás – kizárólag üzleti alapon, közpénzek bevonása nélkül tartjuk elképzelhetőnek.

A dunai átkelőkapacitások bővítése előtt rendszerszemléletben kell elemezni a beruházások hatékonyságát és hálózati hatásait más lehetőségekkel összehasonlítva. Elemezni kell annak a lehetőségét is, hogy a főváros – saját gondjainak enyhítése érdekében – a tranzitforgalom csökkentésének céljával ne saját területén, hanem Dunaújváros térségében szorgalmazza új híd építését, és részt vállaljon e beruházásban. A belváros tehermentesítése érdekében Budapest északi és déli részén (Csepelen és Aquincumnál) szükségesnek látszik új közúti hidak megépítése. Gondoskodni kell azonban arról, hogy a hidak ne gyorsforgalmi utakban folytatódvá szolgálják a városon történő áthaladást vagy távoli városrészek gyors elérését. Legfontosabb szerepük az lenne, hogy az egymáshoz közel eső térségek (pl. Óbuda és Újpest) kapcsolatát biztosítsák.

Az aquincumi híd kapcsán vissza kell térnünk a **Körvasúti körút** kialakítására. A jelenlegi tervek szerint a 10-es út a hídon áthaladva a főváros új gyűrűirányú útján éri el a déli szektort, szinte közvetlen kapcsolatot biztosítva az M7-es autópályával. Ez egyrészt a tranzitforgalom átvezetését

vetíti előre a városon, másrésről lehetetlenné teszi a körút mentén a parkváros kialakítását. Annak érdekében, hogy ez elkerülhető legyen, **a meglévő vasúti pályán még a közúti kapcsolat megépülte előtt ki kell építeni a csúcsminőségű gyorsvasutat**, ami a kapcsolatot biztosítaná az agglomerációval. Meg kell találni továbbá annak módját, hogy **az új gyűrűelem ne legyen vonzó az átmenő forgalom számára**, csak a Körvasúti körút mentén található célpontokhoz irányuló forgalom számára. Ennek biztosítása lehet például az, hogy a körút vonalvezetése több helyen meg legyen törve, valamint hogy az átmenő forgalmat akadályozó műszaki megoldások alkalmazásával (pl. alacsonyabb sebességre tervezett útpálya, sűrű keresztdések, zöldhullámok nélkül stb.) épüljön meg.

Integrált parkoláspolitikai

A parkolásgazdálkodásban, csakúgy mint a várospolitikai más területein, nem alakult ki szakmailag megalapozott, érdemi együttműködés a Főváros és a kerületek között, ami óriási károkat okozott a város-szerkezetben és a zöldterületekben. A helyi önkormányzatok továbbra is csupán bevételi forrásként kezelik a parkolásgazdálkodást, holott az egész főváros érdekeit szem előtt tartó, egységesen kezelt parkolási rendszer a városra nehezedő közlekedési terhelést csökkenteni tudná. Miközben a belvárosban az utolsó parkok válnak mélygarázsépítés áldozatává – újabb forgalmat generálva azokon a területeken, ahol csökkenteni kellene – a külvárosban beépítik az ésszerű parkolási rendszer kulcselemeit jelentő P+R parkolók számára alkalmas területeket. E területen is tehát sürgős beavatkozásokra van szükség.

Mindenekelőtt a városba irányuló közúti forgalom csökkentése, a belső területek tehermentesítése érdekében **ki kell alakítani a P+R parkolók rendszerét.** A közutak mentén, a közösségi közlekedés csomópontjain kialakított örzött parkolók kihasználtságának növelését nem csak a torlódások miatt a közösségi közlekedéssel elérhető növekvő időmegtakarításoktól érdemes várni, de a BKV kedvezményeket is nyújthat (fővárosi támogatással) ezek használata esetén. Szintén ösztönözhet a parkolók igénybevételére a fent javasolt zonális útdíj, amennyiben a zónák határát a P+R parkolók elhelyezésével összhangban alakítják ki.

A közúti közlekedés kiszolgálását nem tekinthetjük a helyiek érdekének, hiszen a budapesti lakosoknak mindössze 16%-a használja naponta gépkocsiját. Az autózás egészséget, városszerkezetet romboló hatásai miatt szintén nem tekinthetjük közérdeknek az ehhez szükséges infrastruktúra javítását. Ezért a városban **szükséges parkolókapacitások megeremtésének**

költségeit elsősorban az autótulajdonosokra és a parkolófejlesztésben érdekelt létesítmények tulajdonosaira kell hárítani, és a közpénzek ilyen irányú felhasználását meg kell szüntetni.

Meg kell teremteni a parkolásgazdálkodás teljes fővárosra kiterjedő koordinációját szakmailag megalapozott koncepció alapján. Ennek érdekében **a Fővárosi Parkolási Társulás működését Budapest egész területére ki kell terjeszteni. A közterületek használatát meg kell fizettetni a gépjárműhasználókkal:** minden parkolóhelyet fizetővé kell tenni, az egyes területek érzékenységének, terhelhetőségének megfelelően differenciáltan kialakítva a díjak nagyságát (a sűrűbben lakott területeken például magasabb díjakkal kell korlátozni a parkolást). A kevésbé sűrűn lakott területeken ösztönözni kell a lakókat járműveik közterületen kívüli, lehetőleg saját tulajdonú parkolóban történő elhelyezésére. Lényeges, hogy a közterületek rendjét biztosítsák, a tilosban parkolókat szigorúan szankcionálják.

A sűrűn lakott városrészekre nehezedő terhelés csökkentése érdekében alapos forgalmi felmérések alapján kell meghatározni, hogy **a Belvárosban** hány parkolóhely maradhat. **A mainál semmivel sem lehet több férőhely,** azaz abban az esetben, ha parkolólétesítmények épülnek, akkor az új férőhelyeknek megfelelő számú parkolóhelyet meg kell szüntetni. A parkolólétesítmények és vonzáskörzetük parkolási díjszabását úgy kell kialakítani, hogy a közterületi parkolás magasabb díja ösztönözze az autósokat az egyébként kevésbé vonzó parkolóházak és mélygarázsok használatára. Nem járhat az új létesítmények megépülése a zöldfelületek területének vagy biológiai értékének csökkenésével, mint ahogy az ma a köztér alá tervezett belvárosi parkolóknál bevett gyakorlat. A parkolóhelyek és létesítmények elhelyezésénél figyelembe kell venni ezek forgalomvonzó hatását: azokon a területeken (pl. meglévő vagy tervezett gyalogoszónák), ahol a forgalom csökkentése kívánatos, nem szabad új parkolóhelyeket létesíteni.

Ma általános gyakorlat, hogy az önkormányzatok a kerületi autótulajdonosoknak mindenhol ingyenes parkolási lehetőséget biztosítanak. Ezzel szemben úgy véljük, hogy a lakosok számára nem feltétlenül szükséges mindenáron biztosítani lakóhelyük közelében a parkolást, ha egy távolabbi, közösségi közlekedéssel jól megközelíthető parkolóhelyen elhelyezhető a jármű. A belváros egyes kerületeiben már most több az autótulajdonos, mint a felszíni parkolóhelyek száma. A növekvő parkolóhelyigény csak újabb mélygarázsok és parkolóházak építésével lenne követhető. Ez pedig a már amúgy is elviselhetetlen környezeti terhelést fokozná. **A megfelelő színvonalú, integrált szemléletű közösségi közlekedési rendszer biztosíthatja az autómentes vagy forgalmi korlátozásokkal védett területek életképességét.** A megszokott ellenérv, hogy a parkolók hiánya és a forgalom távoltartása gazdasági visszaesést, hanyatlást hoz, Prága vagy Salzburg példája nyilvánvalóan cáfolja.

A zöldterületek megőrzése és gyarapítása

Alapelvek

A magasabb jövedelmű lakosság menekülése a főváros pusztuló, egészségtelen belső területeiről, a vállalkozók igénye az olcsó, zöldmezős beruházások iránt, valamint az önkormányzatok minden hosszú távú szempont figyelembevételét mellőző fejlesztési politikája jövátéhetetlen veszteségeket okozott a város és környékének zöldterületeiben. Míg egy ház néhány hónap alatt felépülhet, egy fának több évtizedre van szüksége ahhoz, hogy kifejlődhessen. Pótolhatatlan értékeket áldozunk fel a gyors nyereség érdekében.

Budapest és agglomerációja az együttműködés és megfelelő belső szabályozás hiányában jelenleg önpusztító versenyben áll, amelynek tétje, hogy minél több lakost és termelő beruházást vonzzanak a településekre. Az önkormányzatok a területek és ingatlanok értékesítéséből húznak bevételt, a beruházások nyomán pedig a helyi adók, illetve munkalehetőségek növekedésére számítanak. A zöldterületi fejlesztések az elmúlt évtizedekben mindig maradékelven valósultak meg, és a forráshiányra hivatkozva ezekről mondtak le a leghamarabb. A természeti (és az épített) környezet a helyzet látványos romlása dacára sem részesült fokozottabb védelemben.

A zöldterületek egyre fogynak, így a versenytársak saját versenyelőnyeiket számolják fel: Budapest válsága immár az egész agglomerációra kiterjed. A főváros környéki települések középtávon is vonzóbbak lehetnek, de a befektetők már érzékelik a helyzet fonákságát: a környezeti állapot romlása és az ingázás növekvő kényelmetlenségei miatt az ingatlanok ára egyes korábban felkapott területeken csökkenni kezdett, egyidejűleg megindult a korábbi kiköltözők egy részének visszatérése a fővárosba. A zöldterületek kiárusításának versenypiacán nincsenek nyertesek, csak vesztesek. **A rablógazdálkodás igazi kárvallottjai pedig az utánunk jövő nemzedékek, akiknek életlehetőségeit súlyosan korlátozza elődeik kapzsisága.**

A fővárosnak és az agglomeráció településeinek hosszú távú stratégiai érdeke fűződik ahhoz, hogy kiemelt fejlesztési célnak tekintse a zöldterületek megőrzését és fejlesztését – nemcsak elvben, hanem a mindennapi gyakorlatban is. E politika passzív – védekező – eleme olyan intézkedésekből állna, amelyek megakadályozzák a biológiaiilag aktív zöldterületek csökkenését: a magán- és közterületen álló fák, fasorok, kertek és

parkok csonkítását, kivágását, illetve beépítését ugyanúgy, mint a mezőgazdasági, rekreációs vagy egyéb rendeltetésű külterületek belterületbe vonását. Aktív eleme pedig az agglomeráció zöldterületeivel összefüggő, egységes budapesti zöldövezet újjáteremtése lehetne.

A zöldterületek védelme

A zöldterületek védelme érdekében a helyi önkormányzatok sürgős intézkedéseire van szükség, elsősorban a területhasználati szabályozás és a környezetvédelmi jogszabályok módosítása terén. E módosítások célja, hogy megakadályozzák a zöldterületek további csökkenését. Ezért lehetetlenné kell tenni, hogy ebből bárkinek közvetlen vagy közvetett anyagi haszna származzék. Részletes javaslataink a következők.

A kerületi és fővárosi szabályozási tervek, illetve helyi rendeletek **biztosítsanak védelmet a zöldterületeknek** mindennemű beépítéssel, rongálásal, a vegetációt veszélyeztető hasznosítási móddal szemben. **Nyilvánítsuk Budapest parkjait és parkerdőit (a londoni példához hasonlóan) egyszer s mindenkorra beépíthetetlenek!**

A főváros területén egyetlen négyzetméter külterületet se vonjanak többé belterületbe. (Ahol ez nem megvalósítható, ott az ilyen döntések nyomán keletkező ingatlan-értékkülönbséget vonják el, s fordítsák a zöldterületek fejlesztésére, gondozására.) Állítsák le az ökológiai szempontból értékes területek fejlesztési tartalékterületbe sorolását, vizsgálják felül a Fővárosi Szabályozási Keretterv érintett részét (pl. Rákospatak völgye, Tétényi-fennsík, Kamaraerdő, Csúcshegy, Petneházy-rét). Ne bátorítsák az engedély nélkül építkezéseket a beépített külterületek utólagos átminősítésével.

A kertvárosias részeken, villanegyedekben az egyes építési övezetekre megállapított keretszabályozásnál szigorúbb helyi rendeletek gondoskodjanak a kerület zöldövezeti jellegének megőrzéséről. Részesítsék jogi védelemben a magántelkeken kifejlődött értékes növényzetet. A Fővárosi Önkormányzat közelmúltban előkészített új rendeletervezete, amely az intézményi zöldterületeken (IZ) megtiltotta volna lakások építését, pontosan ezzel a céllal készült. A tervezet gátat vethetne a jövő számára tartalékolt zöldterületek beépítésének, azonban a kerületi önkormányzatok még kis engedményre sem hajlandók, ha rövid távú anyagi érdekeiket veszélyeztetve érzik. A rendeletervezet számos kerületi önkormányzat heves ellenállását váltotta ki. Rendkívül sajnálatosnak és felelőtlennek tartjuk ezt a hozzáállást.

A fővárosi zöldterületek és zöldfelületek megóvásáról, használatáról, fenntartásáról és fejlesztéséről szóló 1994-es fővárosi rendelet módosítását a közgyűlésnek mihamarabb el kellene fogadnia. (A módosításra vonatkozó javaslatunkat a Függelékben fejtjük ki.) **A zöldterületek szigorú védelmét szabályozó rendeletet következetesen érvényesíteni kell**, szemben a mai gyakorlattal, ami lényegében szemet huny az illegális fakivágások, építkezések felett. Hogy a törvénytisztelő állampolgár ne kerüljön hátrányos helyzetbe, és az eddig büntetlenül lábbal tiport jogszabályok tekintélye helyreálljon, **meg kell kezdeni a jogtalanul emelt épületek bontását**. A jelenlegi gyakorlatban ennek sem jogi, sem anyagi feltételei nem adóttak. A közlekedési terhelések csökkentése érdekében új lakások építését csak jó közösségi közlekedési kapcsolattal rendelkező területen szabadna engedélyezni.

A helyi önkormányzatoknak a főváros és az agglomeráció területén mihamarabb létre kell hozni azt a fórumot, amelyen egyeztetik területi szabályozási terveiket. A stratégiai célok elérése érdekében **anyagilag eszközöket is biztosítani kell a zöldterületek védelmére és fejlesztésére.** Ennek érdekében a Főváros környezetvédelmi alapját fel kell tölteni, illetve zöldterületi kompenzációs alapot kell létrehozni, olyan intézkedések fedezetéül, amelyek révén megakadályozható lenne, hogy a forráshiány a települések vezetőit a zöldterületek eladására készítse.

Egységes zöldhálózat

Nem érhetjük be a még meglévő zöldterületek védelmével: a főváros és az agglomeráció területén összefüggő, magas ökológiai értékű zöldterületi hálózatot kell létrehozni. A zöldövezet fejlesztésénél nem csak az egyes elemek állapotára, illetve a zöldterületek terjedelmére kell ügyelni, hanem a köztük működő eleven kapcsolatokra is. Csak a város zöldterületeit egymással, illetve a környék természetközeli élőhelyeivel összekötő ún. ökológiai folyosók biztosíthatják, hogy a lassan megyényi város ökológiailag átjárható legyen, és ne váljon biológiai sivataggá. Ez a város tagolása szempontjából is alapvető jelentőségű. A hálózat gerincét alkotják a meglévő, nagy területű parkok (Városliget, Népliget, Óbudai sziget, Margitsziget), a budai parkerdők, a Rákospatak vonalán helyreállítandó zöld sáv, valamint a Körvasút-sor mentén tervezett park-övezet.

A belső területeken, amennyiben bontásra kerül sor, a zsúfoltságot célszerű volna parkok kialakításával enyhíteni. (Természetesen a zöldfelületek létrehozása érdekében sem támogatjuk értékes, felújítható épületek bontását!) Általában, a szabályozási tervekben magasabb színvonalú parkosítási követelményeket kell előírni. Ez biztosíthatná, hogy a város a fejlesztések révén valóban gyarapodjon, s a vállalkozók – a mai gyakorlattal szemben – ne a források feléléséből húzzanak nyereséget, hanem gazdagítsák Budapestet.

Budapest és az agglomeráció

Budapest növekedése-széthullása a város határain messze túl is fenyegeti a fenntartható fejlődés feltételeit. A lakhatatlan fővárosból kiszoruló lakosság, a célszerű szabályozás és megfelelő előkészítés híján számításait a város határain kívül inkább megtaláló építetők, valamint a nagyváros közelségét kereső ipari és forgalmi létesítmények (szállítás, raktározás, értékesítés) együtt ellenállhatatlan nyomást gyakorolnak a környező településekre. A szuburbanizáció és az ezzel járó forgalomművekedés, az építkezési láz, valamint a zöldterületek fogyatkozása a következő évtizedekben akkor is folytatódna, ha a helyi önkormányzatok ezek korlátozására törekednének. Jeleztük azonban, hogy ez utóbbiakat inkább természeti/területi adottságaik felélésére ösztönzik a költségvetési nehézségek – nem különben a „puha költségvetési korlát” korszakától örökölt, költségekre, következményekre nem tekintő beruházás- és növekedésközpontú szemlélet töretlen uralma. Egymással, de elsősorban Budapesttel versengenek a befektetők hajlandóságának elnyeréséért, miközben **a közlekedési és beépítési káosz, nem utolsósorban pedig a természeti környezet pusztulása már érezteti hatását: megindult a lakosság visszaköltözése Budapestre, és sok helyen abbamaradt az ingatlanok értékének növekedése.**

Az érdekek és szándékok közti ellentét (Budapest-agglomeráció, lakosság-önkormányzat, régi és új betelepülők, környezetvédők-üzleti befektetők stb.) nem könnyíti meg az **együttműködés** kereteinek kialakítását. **Enélkül azonban a közép-magyarországi régió kiegyensúlyozott és ökológiailag fenntartható fejlődése elképzelhetetlen, az életfeltételek rohamos romlása megállíthatatlan marad,** ráadásul nem juthatunk hozzá az Európai Uniótól elnyerhető fejlesztési forrásokhoz sem.

A budapesti agglomeráció rendezési tervének előkészületei évek óta folynak, s több kárt okoztak, mint ha egyáltalán fel sem merül egy ilyen terv igénye. Az agglomerációs települések önkormányzatai, hogy a küszöbön álló rendezésnek elébe vágjanak, az elmúlt években fél évszázadra elegendő külterület átminősítéséről rendelkeztek, s volt, ahol a község belterületét szinte megkétszerezték. Félő, hogy mire az egységes szabályozás megszületik, és a térségi együttműködés intézményei felállnak, már nem lesz mit szabályozni, mert a védelemre szoruló értékek megsemmisülnek, és Budapest gyakorlatilag összenő szomszédaival.

Ezért szükségesnek tartjuk a külterületek belterületbe vonásának azonnali felfüggesztését a fővárost környező települések határában is,

mindaddig, amíg az új törvény életbe nem lép. Egyidejűleg javasoljuk egy **területrendezési egyeztetési fórum felállítását** a térség számára, az érintett önkormányzatok, szakigazgatási ágazatok és civil szervezetek részvételével, hosszabb és rövidebb távú fejlesztési törekvéseik összehangolása érdekében. Ez a fórum azonos is lehet a korábban szorgalmazott Fővárosi Közmunkatanács szerepét ellátni hivatott intézménnyel. Az együttműködés legfontosabb területei: a zöldterületek, a kapcsolati igények, az ellátó infrastruktúra és a források koordinációja.

Zöldterületek

Budapesten és környékén mintegy 3 millió ember egészséges életkörülményeiről kell gondoskodni. Ennek egyik legfontosabb feltétele, hogy a térség maradék zöldterületeit – övezeti besorolásuktól és tulajdonviszonyaiktól függetlenül – megóvjuk, illetve gazdagítsuk élővilágát. Az agglomeráció területén ezt elsősorban erdőtelepítéssel, parkosítással és kertvárosi jellegű településrendezéssel érhetjük el. **A fővárosi önkormányzatok az együttműködés keretében anyagi kárpótlásban részesíthetnék a szomszédos településeket a zöldmezős beruházások radikális korlátozása fejében.** Így azok anyagilag is érdekeltté válnának zöldterületeik megőrzésében, a főváros lakói számára pedig elérhető közelségben maradna a rekreáció lehetősége, amely a város területén ma már kielégítő mértékben, sajnos, nem biztosítható.

Kapcsolati igények

A gyors ütemű és tömeges kiköltözéssel keletkező igények kielégítésénél a gyakorlatban szinte kizárólag a gépkocsihasztnalat jön már régóta számításba. Ez az érintett útvonalakon elviselhetetlen zsúfoltságot, zajt és levegőszennyezést eredményezett, miközben a közlekedésre szánt idő egyre nőtt. **A megoldást egy külső parkolórendszerrel kiegészített egységes metróhálózatban látjuk, vagyis a főváros közösségi közlekedéséhez szervesen kapcsolódó elővárosi vasúti rendszer mielőbbi kialakításában.** A települések és zöldterületek rovására szorgalmazott útépités nem kínál alternatívát. Éppen ellenkezőleg, a gépkocsiforgalom növekedését szolgáló intézkedések az elhárítani kívánt problémákat (környezetszennyezés, zsúfoltság) csak súlyosbítják, és újabb területekre terjesztik ki.

Infrastruktúra

Az új beépítések nyomán keletkező közmű-, út- és egyéb infrastrukturális igények nem terhelhetik a települések, sem az ország költségvetését. Ezeket teljes mértékben a beruházónak kell viselnie. A közérdekű beruházások fedezetének előteremtését segíthetné egy kompenzációs alap létrehozása. Ezt az állami vagy önkormányzati infrastruktúra-beruházások hatására keletkező ingatlanérték-növekedések után befizetendő elvonásokból tölthetnék fel. Ez a rendszer segíthetné a település számára fontos beruházások megvalósítását, egyúttal akadályozná, hogy a közpénzen végrehajtott fejlesztések ne legyenek közvetlenül magánhaszonná alakíthatók.

Külön figyelmet érdemel a szennyvízgyűjtés és -kezelés kérdése. Az egyes településeknek mérlegelniük kell, hogy térbeli helyzetüknek (távolság, domborzati viszonyok) megfelelően milyen megoldást részesítsenek előnyben: szennyvizeik bevezetését a nagyteljesítményű központi tisztítóműbe, vagy helyben létesíthető, kisebb léptékű, környezetbarát tisztítási eljárások alkalmazását. Mindenhol, ahol erre technológiai lehetőség van, támogatni kellene az utóbbi megoldások alkalmazását.

Forráskoordináció

A fejlesztési források négy típusa: EU-támogatás, állami költségvetés, önkormányzati bevétel, vállalkozói tőke.

- A vállalkozás csak kínálattal orientálható, tehát e szféra számára vonzó lehetőséget teremtő fejlesztésekre van szükség. Az **önkormányzat által végrehajtott húzóberuházások** (rehabilitáció, revitalizáció, kármentesítés stb.) nem csak a beruházások térbeli orientálására lehetnek alkalmasak, de a vagyonérték-növekedés következtében közvetlen bevételt is hozhatnak.
- **Az állami költségvetés fejlesztési támogatásait kizárólag a térségi együttműködés keretében koordinált vállalkozások élvezzék**, ugyanazok, amelyek EU-támogatásban részesülhetnek. Ennek feltétele ugyanis a regionális program kialakítása, valamint a fejlesztési igényekhez rendelt állami költségvetési hozzájárulás. Az Európai Unió által támogatott tevékenységek felsorolása jelzi a korszerű területfejlesztés értékszempontjait, egyúttal bizonyítja, hogy az állásfoglalásunkban kifejtett elveket semmibevevő hazai gyakorlat rövid távon is fenntarthatatlan, sürgős és gyökeres felülvizsgálatra szorul. A támogatás témakörei:

- zöldterületi rehabilitáció
- egységes elővárosi vasúti közlekedés
- „rozsdavezeték” revitalizációja
- szennyvízelvezetés és -kezelés megoldása
- hulladékgyűjtő, -kezelő, -ártalmatlanító rendszerek kiépítése.

Közművek, közszolgáltatások

A város által elhasznált anyag- és energiatömeg, a kibocsátott szilárd, folyékony és légnemű hulladék mennyisége az elmúlt években erőteljesen növekedett, a városlakók számának csökkenése dacára. Ez elviselhetetlen mértékben terheli a környezetet, közvetlen és közvetett hatásai pedig a városlakók egészségét veszélyeztetik, különösen a légszennyezés. **Ezért sürgősen ki kell dolgozni és a gyakorlatban is alkalmazni kell a városon átáramló anyag- és energiamennyiség csökkentésének ésszerű módzóait.** Semmiféle lemondással nem jár, ha véget vetünk a szűkös erőforrásokkal való pazarlásnak, a rendszerek korszerűsítésének költségei pedig hosszabb távon busásan megtérülnek. Takarékos használatukra, persze, csak „a szennyező fizet” elv következetes alkalmazása ösztönözhet.

A város anyagcseréjét biztosító rendszerek (pl. szennyvízkezelés, hulladékgazdálkodás) ma elsősorban a központosított, csővégi módszerekre koncentrálnak, a keletkezett „salakanyag” ártalmatlanítására, a szennyezett környezet utólagos megtisztítására. Budapest infrastruktúrája némiképp behatárolja az alkalmazható megoldások skáláját, azonban véleményünk szerint **bőven akadnak lehetőségek, hogy kisebb léptékű, a szennyezés forrásához közelebbi, elsősorban a megelőzésre koncentráló eljárásokat honosítsunk meg.** Az alábbiakban erre vonatkozó konkrét javaslatainkat mutatjuk be.

Szennyvíztisztítás

A főváros egyik legfontosabb környezetvédelmi problémája ma a keletkező szennyvizek tisztításának alacsony foka. Míg a főváros területén 90%-os a csatornázottság, az összegyűjtött szennyvizeknek mindössze 28%-át engedik biológiai tisztítás után a befogadóba. Az EU-csatlakozás egyik alapvető követelménye, hogy **2010-re a biológiai tisztítás aránya 100%-ot érjen el. A Fővárosi Önkormányzat programja tartalmazza ennek biztosítékait.** Erre a célra jelentős támogatás igényelhető központi költségvetési illetve uniós forrásokból, így a finanszírozás is megoldhatóan ígérkezik.

Az infrastrukturális ellátottság és a város környezeti adottságai miatt Budapesten a nagyipari módszerekkel történő szennyvíztisztításnak, úgy tűnik, nincs alternatívája. **Túlzónak tartjuk ugyanakkor az agglomeráció szennyvíztisztításának központosítására irányuló szándékot.** A környező

településeken ésszerű lehet a szennyvizek tisztítását helyben, kisléptékű, környezetkímélő módszerekkel megoldani.

A Duna vizének a magyar fővárosból származó szennyezése a fenti program hatására előreláthatólag a következő évtizedben elfogadható szintre csökken. **A tervek ugyanakkor nem gondoskodnak megnyugtató módon a tisztítás során keletkező szennyvíziszap sorsáról.** Ma a tisztításból kikerülő iszap teljes mértékben lerakásra kerül. Ugyanez történne a tervek szerint a két új és a két bővített régi üzemből kikerülő, nagyságrenddel nagyobb mennyiségű iszaptömeggel. A lerakóra kerülő szennyvíziszap tovább nem hasznosítható veszélyes hulladék, így a vízszennyezés ugyan csökkenni fog, de ezzel egyenes arányban növekednek az iszap kezelésével kapcsolatos gondok. A szennyvíziszapban előforduló egyes anyagok (pl. nehézfémek) mind újrahasznosítás, mind pedig ártalmatlanítás esetén komoly kockázatot jelentenek. Az igazi megoldás az lenne, ha ilyen anyagok elő sem fordulnának a szennyvízben. Ehhez azonban **a csatornába szennyvizet engedő cégeket a veszélyes anyagok kibocsátásának csökkentésére kell készíteni, gazdasági és egyéb szabályozási eszközökkel.**

A szennyvíztisztítási program alapvető elemévé kell tenni, hogy a keletkező iszap mezőgazdasági, erdészeti hasznosításának feltételeit megteremtse, mind a szükséges előkezelési kapacitás, mind a trágyát hasznosító gazdaságok felkutatása tekintetében. A gazdálkodók jelentős része ma idegenkedik a bizonytalan eredetű iszaptól, (különösen az élelmiszernövények termesztésénél). Ésszerű megoldásnak tartanánk ezért, ha a keletkező iszapot (megfelelő előkezelés után) a fent javasolt zöldterület-fejlesztési program keretében (is) hasznosítanák erdő-, illetve energiaerdő-ültetésnél. A szennyvíziszap kezelését tekintve mindenképpen fontos lenne, hogy a fővárosnak többféle lehetőség is rendelkezésére álljon az iszap elhelyezésére, ezért **mind az újrahasznosítási, mind az alternatív ártalmatlanítási lehetőségeket bővíteni kell.** Ellenezzük az energetikai célú égetést, mivel ennek során ellenőrizhetetlen mennyiségű és összetételű, az egészségre ártalmas égéstermék keletkezik.

Hulladékgazdálkodás

A hulladékgazdálkodás jelenlegi módszerei, illetve a jövőt illető tervek az ártalmatlanításra (lerakás, égetés) összpontosítanak. A hulladék mennyiségének csökkentése, a szelektív gyűjtés, az újrahasznosítás és az újrahasználat elenyésző figyelmet kap, holott fenntartható és környezetbarát megoldás csak ez utóbbiaktól remélhető. A hulladékudvarok rendszere mai formájában nem hatékony. A környezetbarát kezelési módok megkívánják

az érintettek és a fenntartók anyagi érdekeltségét. A költségvetési finanszírozás önmagában formális, célszerűtlen megoldások fenntartását szolgálja.

A hulladékgazdálkodásban (az EU és a hazai hulladékgazdálkodási törvény elveinek megfelelően) **a megelőzés – újrahasználat – újrahasznosítás – lerakás – égetés prioritási sorrendet kell érvényesíteni.** Jelenleg éppen a fordított sorrend érvényesül!

Javaslataink: A főváros a **hulladékdíjak differenciálásán** keresztül ösztönözze a lakosságot és az ipart a hulladékkibocsátás csökkentésére és a szelektív gyűjtőrendszer használatára. A Fővárosi Önkormányzatnak ezen felül **kötelezővé kellene tennie a csomagolóanyagok visszaváltását**, illetve kötelező visszagyűjtését a vásárlás helyén.

Ösztönözni és/vagy kötelezni kell a Fővárosi Közterület Fenntartó Vállalatot hatékonyabb szelektív gyűjtési módszerek elterjesztésére. A lakosság tájékoztatása, ösztönzése és meggyőzése a nemzetközi tapasztalatok szerint ez utóbbiak bevezetésének elsőrendű feltétele. A lakásokhoz közeli gyűjtőpontok rendszerének sürgős kifejlesztését javasoljuk. A rendszeres lomtalanítások mellett szervezzenek kerületenként lakossági veszélyeshulladék-gyűjtést is.

Évek óta megoldatlan a begyűjtött hulladék átmeneti tárolása, előfeldolgozása és értékesítése. A fővárosnak nagyon kis kapacitása van a **szerves hulladék fogadására** és feldolgozására, ezt mindenképpen növelni kell. **Ki kell építeni egy erre alkalmas gyűjtőrendszert, komposztálni kell, és a képződő komposztot parkfenntartási munkákra lehet használni.** A megelőzés, újrahasználat, újrahasznosítás módszereinek előnyben részesítése biztosíthatja, hogy a pusztazámori és dunakeszi lerakókra csak olyan hulladék kerüljön, amely tovább nem hasznosítható.

A rákospalotai égetőt minél hamarabb el kell látni a szükséges levegővédelmi berendezésekkel. Megoldásra vár ugyanakkor a hulladék előválogatása is. A képződő salaknak és pernyének megnyugtató elhelyezést kell biztosítani. A hulladékégetés még a legfejlettebb technológiák alkalmazása mellett is ellenőrizhetetlen környezeti kockázatok sorát veti fel. **Hosszú távon ezért az égetőt a megelőzés és újrahasznosítás rendszereinek kell kiváltania.**

Az ellátórendszerek tökéletesítése nem helyettesítheti a polgárok gondoskodását. **A város épségéért, tisztaságáért elsősorban polgárai felelősek.** Ebbeli felelősségük tudatának elmélyítése pusztán „tudatformáló” kampányoktól nem remélhető. A környezettel és önmagunkkal szemben igényes magatartás mintáinak és ösztönzőinek ehhez jóval nagyobb meg-

győző erővel kellene megjelenniük a közoktatásban és a tömegtájékoztatásban, de mindenekelőtt a politikai közéletben.

Energiagazdálkodás

A távfűtés terjedése a korábbi évtizedekben, valamint a lakossági gázprogramok a kilencvenes években csökkentették a belterületi légszennyezést. Ugyanakkor a korábbi erőteljes energiaár-támogatások oda vezettek, hogy e rendszereket rendkívül pazarló megoldásokkal építették ki. Az árrendszer nem ösztönzi, a távfűtési technológia pedig nem teszi lehetővé a fogyasztói oldalon a takarékoskosságot. Az elmúlt évtizedben a lakótelepekről a tehetősebbek elköltöztek, az ottmaradók többségének anyagi helyzete romlott. A távfűtött lakótelepi otthonok (korábban olcsónak számító) fájlagos fenntartási költségei ma a legmagasabbak közé számítanak a városban. Az épületek pazarló fűtési rendszereinek felújítására, átalakítására a lakástulajdonosoknak nincs pénze, enélkül pedig elképzelhetetlen a távfűtés hatékonyságának növelése. Pusztán a piaci kényszerítő körülmények – melyek jelenleg egyszerűen áremelkedést jelentenek – nem alakítják ki a megfelelő fogyasztási szokásokat. **Az energia hatékony felhasználása érdekében mind az energiatakarékosság műszaki feltételeit, mind az erre ösztönző árrendszert ki kell alakítani, egyik a másik nélkül nem érheti el a kívánt eredményt.**

A fővárosi távfűtés legfontosabb műszaki problémája a lakásállomány jelentős részének elégtelen szigetelése és a fűtőrendszerek szabályozhatatlansága. A jelenlegi árrendszerben alkalmazott magas alapdíj miatt a lakások szigetelése a fogyasztók számára igen lassan térül meg, sokszor nem is érdemes belevágni. E problémák tehát csak úgy oldhatók meg, ha a Főtáv Rt. rendszerméretét és működési költségeit felülvizsgálják, és az érintett **fogyasztói csoportok érdekképviseleteit bevonva kidolgoznak egy olyan árrendszert, ami az energiahatékonysági beruházásokat mind a fogyasztó, mind a távhőszolgáltató oldaláról gazdaságossá teszi.** A mérés alapján történő elszámolás a közeljövőben kötelezővé válik, ami szintén elősegítheti a fogyasztók ösztönzését a takarékos energiafelhasználás irányába. Erre csak akkor van mód, ha az **épületek szigetelése, a fűtőtestek szabályozása** megoldható. A panelházak hőveszteségei csökkentésének érdekében a legcélravezetőbb megoldásnak nem a betonfalak szigetelését, hanem a nyílászárók (különösen a lépcsőházi ablakok) cseréjét és a panelek réseinek szigetelését tartjuk.

A korszerűsítési programokra állami támogatás vehető igénybe. **A támogatások és a folyamat koordinációja mellett fontosnak tartjuk, hogy**

megfelelő tudatformáló programok is elősegítsék az energiahatékonyság növelését. A távfűtés fenti problémáinak megoldása nélkül elvben létező környezetvédelmi előnyei sem érvényesülhetnek.

Magyarország kötelezettséget vállalt **a megújuló forrásokból származó energia hányadának növelésére**. Európa nagyvárosaiban ígéretes példák sokasága bizonyítja, hogy megfelelő ösztönzők alkalmazása mellett a lakóépületek energetikai ellátásában ezek jól alkalmazhatók. Bevezetésük azonban, a kellő felvilágosítás mellett még sokáig anyagi ösztönzők igénybevételét is megkívánja. A megújuló energiaforrások használata ma már nem feltétlenül veszteséges vállalkozás. A nyíregyházi önkormányzat nemrégiben indított szélenergia-programja azt bizonyítja, hogy egy ilyen kezdeményezés ésszerűen és költségtakarékos módon illeszkedhet egy nagyváros energiaellátásába is. Szükségesnek tartjuk, hogy a Fővárosi Önkormányzat is tegyen lépéseket a nap- és szélenergia valamint a biomassza hasznosítási lehetőségeinek feltérképezése érdekében.

A nagyvárosokra jellemző környezetszennyezések csökkentése

A rendszerváltozás után bekövetkezett gazdasági összeomlás a legtöbb nagy légszennyező iparvállalatot eltüntette, a főváros lakói azonban nem lélegezhetnek (fel) ma sem. **A városra zúduló gépkocsiforgalom gondoskodik róla, hogy az itt élők országos és világviszonylatban is döbbenetes egészségi adatai ne javulhassanak.** A légszennyezés ugyan nem egyedüli oka az egészségi állapot romlásának, de a statisztikai adatok mindenesetre beszédesek: Budapesten a légúti asztma gyakorisága az elmúlt évtizedben kétszerezésre, a légúti allergiák száma négyszeresére nőtt. A keringési rendszer zavarai és a tüdőrák okozta halálozások gyakorisága a városban országos viszonylatban a legmagasabb kategóriába tartozik. Ha pedig rávetítjük a közlekedési forgalom sűrűségét ábrázoló térképeket a daganatos megbetegedések eloszlását bemutatókra, a maximumok és a minimumok nagyjából egybeesnek. Nemcsak közérzetünk romlása, a város széthullása, de **puszta légszomjunk is halaszthatatlanná teszi a közúti forgalom radikális csökkentését.** Ezen túlmenően fontosnak tartjuk az önkormányzatok és az **ÁNTSZ** következetes fellépését a lokális, ipari szennyezőforrások ellen is.

A testet, lelket megnyomorító, stresszt okozó erős zajjal terhelt területek a fővárosban ugyancsak a legnagyobb forgalmú utak mentén helyezkednek el. A nehéz járművek keltette rázkódás az épületekben és az emberek idegrendszerében egyaránt kárt tesz. A szabályozás és ellenőrzés lazulása következtében az elmúlt években a szórakozóhelyek, koncertek zajterhelése is

elviselhetetlenné nőtt egyes helyeken. Feltétlenül szükségesnek tartjuk ezért, hogy **az önkormányzatok helyi rendeletben is korlátozzák egyes komoly zajkibocsátást okozó járművek (pl. motorkerékpárok, teherautók) közlekedését.** A szórakozóhelyek, ipari üzemek zajhatását ugyancsak a jelenleginél szigorúbban kell korlátozni a rendeletekben. A nyugodt éjszakai pihenés érdekében mindenhol újra tiltani és ellenőrizni kell, hogy **este tíz óra után ne lehessen zajos tevékenységeket végezni.**

Budapest építészeti és környezeti értékei sokak szerint nem érdemesek a csodálatra, bizonyítja ezt a közterületeket elborító reklámok, óriásplakátok tömege. A (túl)fogyasztásra ösztönző ostoba reklámdömping helyett a magunk részéről mégis inkább az előbbieket részesítjük előnyben. Vannak városrészek, amelyek vezetői ezzel egyetértenek, és **helyi rendeletben korlátozták a reklámok kihelyezését.** Mindenképpen ajánlatosnak tartjuk a város egész területén hasonló döntések meghozatalát.

Az elmúlt évtizedben a reklámok egészen az égig hatoltak: a világító táblák, cégérek, az eget megvilágító reflektorok miatt ma már a csillagokat sem igen látni éjjelente. Ugyancsak **fontosnak tartjuk a fényszennyezés korlátozását a helyi önkormányzati rendeletekben.**

Magyarországon a bizonyítottan egészségi károkat okozó villamos légvezetékek elhelyezésének igen laza a szabályozása. A mobiltelefonok átjátszó adóinak felállítása esetében az országos jogszabály kifejezetten semmibe veszi az állampolgárok érdekét. Ha egy ingatlan közelében vagy ház tetején technikai szempontból optimális egy adótorony elhelyezése, ott ezt a tulajdonosok, lakók tiltakozása ellenére is felállíthatják a telefontársaságok. Jóllehet, utóbbi esetben a káros hatásokat ma még nem tekintik bizonyítottnak, egyrészt az elővigyázatosság elve, másrészt az egészséges környezethez biztosított alkotmányos jog indokolja, hogy az **önkormányzatok helyi rendeletben** az országos előírásoknál szigorúbbakat alkalmazzanak: **biztosítsák, hogy a lakóterületek közelében ne lehessen ilyen adót elhelyezni. A villamos légvezetékek kifizetését lakóterületek felett – hasonló okok miatt – szintén meg kell tiltani.**

A VÉDEGYLET MUNKATERVE BUDAPEST FŐPOLGÁRMESTERÉNEK

1. Budapest csak úgy fejlődhet, ha nem növekszik tovább. A városi élet minőségének javítását, az értékek megőrzését és gyarapítását szolgáló intézkedéseknek biztosítson elsőbbséget!
2. A döntések előkészítésében az érintetteknek biztosítson érdemi részvételi lehetőséget!
3. A városfejlesztési törekvések összehangolására alakuljon az egykori Fővárosi Közmunkák Tanácsához hasonló testület!
4. A jogszabályok betartását a jelenleginél sokkal szigorúbben ellenőrizze, a szabályok megsértőit pedig hatékonyan büntesse!
5. Ne épüljön több bevásárlóközpont a budapesti agglomeráció területén! A kereskedelem fejlesztése során részesítse előnyben a helyi vállalkozásokat, a főváros környéki mezőgazdasági termelők piacra jutását! Ösztönözze a bevásárlóutca, helyi városközpontok fejlesztését!
6. A beruházásokat terelje a rossz környezeti állapotú, felhagyott ipari területek (barnamezős fejlesztések) irányába!
7. A történelmi városrészek rehabilitációja során ösztönözze e városrészek karakterének megőrzését a meglévő épületállomány felújítása mellett!
8. Állítsa helyre a főváros és a Duna kapcsolatát! A pihenési és idegenforgalmi célú fejlesztések érdekében csökkentse a közúti kapacitást a folyó partjain!
9. A közlekedés tervezésénél a fő cél a motorizált közlekedési igények csökkentése legyen! A gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés élvezzen előnyt az autózással szemben!
10. A közterületek közösségi, és ne pusztán közlekedési célokat szolgáljanak! Új utak építése helyett a régiók karbantartását szorgalmazza! A 4-es metró megépítése helyett az erőforrásokat összpontosítsa a meglévő tömegközlekedési hálózat felújítására és fejlesztésére, különös tekintettel az elővárosi vasúthálózat kiépítésére! Mielőbb hozza létre a Budapesti Közlekedési Szövetséget!
11. Az érintett lakossággal egyeztetve szorgalmazza az M0-s autópályát keleti szakaszának megépítését a gödöllői átkötéssel! Utasítsa el az M0-s északi és nyugati szakaszának építését!

12. A fizető parkolás teljes körűvé tételével és autómentes zónák kialakításával tartsa távol a belvárostól a felesleges gépkocsiforgalmat! Fásított közterek alá ne épüljenek mélyparkolók!
13. Vessen véget a zöldterületekkel űzött rablógazdálkodásnak a fővárosban és környékén! Teremtse hatékony jogi védelmet a fák, parkok, kertek, erdők és fasorok számára! Védje meg a villanegyedek és kertvárosi részek zöldövezeti jellegét! Gondoskodjon összefüggő zöldterületi hálózat megteremtéséről!
14. Ösztönözze a keletkező hulladékmennyiség csökkentését! Alakítsa ki a szelektív hulladékkezelés működőképes rendszerét! Az árusítóhelyeket kötelezze a kereskedelmi csomagolóanyagok visszagyűjtésére!
15. Az energiagazdálkodásban a takarékoság és a hatékonyság javítása legyen az elsődleges szempont! Korszerűsítse a távfűtési rendszereket!
16. Hozzon szigorú intézkedéseket a lég-, zaj- és fényszennyezés, valamint a káros elektromágneses sugárzások csökkentése érdekében!
17. Korlátozza a reklámok, különösen az óriásplakátok elhelyezésének lehetőségét a közterületeken!

FÜGGELÉK

A SZABÁLYOZÁSBAN SZÜKSÉGES NÉHÁNY MÓDOSÍTÁSRA VONATKOZÓ JAVASLAT

A főváros fogyatékos működőképessége nem kis részben az elavult szabályozó joganyag következménye. Alábbi módosítási javaslataink többsége törvényeket érint, köztük olyanokat is, amelyek megváltoztatása minősített többséget kíván. A kezdeményezés azonban a leginkább érintett – és a törvényhozás befolyásolására leginkább képes – város elöljáróira, közvéleményére vár.

A településrendezési tervek súlyának biztosítása

A településrendezési terv módosítását az új tervekre előírt tartalmi és eljárási követelmények szerint kell előkészíteni és elfogadni.

A jelenlegi szabályozás leginkább Karinthy Frigyes diétájára emlékeztet, amit ő mindig szigorúan betartott – két étkezés között. Ha egy vállalkozáshoz a szabályozási tervtől eltérő építési feltételek kellenének, az önkormányzat a remélt bevétel fejében rendszerint készséggel módosítja a terület övezeti besorolását a felmerült igények szerint. A dolog természetesen károszt eredményez, hiszen az eredeti terv bonyolult összefüggések, sokféle szempont figyelembe vételével készült, a módosítás pedig alkalmi igényeket tükröz. Javaslatunk arra kötelezná a tervezőt, hogy a helyi szabályozás vagy egy-egy részelem módosításánál is a hosszabb távú közérdeket tartsa szem előtt. A tervkészítés idő- és munkaigényesebbé válna, ennek eredményeként felelősségteljesebb döntések születnének. A fő cél azonban, hogy a fejlesztési törekvések a rendezési tervek keretei között, az ott megállapított elveknek megfelelően érvényesüljenek, ne pedig azok rovására, ami jelenleg általános gyakorlat. **A probléma megoldása elsősorban az Országos Településrendezési és Építési Követelményekről szóló kormányrendelet (OTÉK) módosítását igényli.**

A településrendezési tervek kialakítását megelőző hatásvizsgálatok

A településrendezési tervek megalapozásához készüljön minden esetben környezeti, társadalmi és gazdasági hatásvizsgálat.

A településrendezési tervek megalapozásához a Területfejlesztési törvényben és a végrehajtására vonatkozó rendeletben szabályozott minőségű,

és tényleges vizsgálatokkal alátámasztott környezeti, társadalmi, gazdasági hatásvizsgálatot szükséges készíteni. Jelenleg az OTÉK-ban előírt ún. környezetalakítási munkarész pontos tartalmi előírások hiányában elkészíthető anélkül, hogy a tényleges vizsgálatra sor kerülne. A döntést megalapozó szakanyag híján a laikus döntéshozók gyakran formális vagy a tényleges adottságokat figyelmen kívül hagyó döntéseket hoznak, és éppen a város-tervezés érdemi kérdései sikkadnak el. Más lenne a helyzet, ha a választott testületek a terv összefüggéseit is érzékelnék. A hatásvizsgálat, amelynek eredményét nyilvánosságra hoznák, elősegítené, hogy az érintettek illetékes módon vehessenek részt a helyi döntések meghozatalában. A megvalósítás elsősorban az **OTÉK módosítását** igényeli.

Közérdeket szolgáló szabályozási tervek kidolgozása

A szabályozási terv készítésének a piaci szférából egyértelműen a közhatalmi szférába kell kerülnie.

Bár a **szabályozási terv** készíttetése az önkormányzat mint közérdeket képviselő testület hatáskörébe tartozik, a kialakult gyakorlat szerint ezeket a beruházó készítteti, s a tervek rendszerint nem tartalmazzak egyebet, mint a megrendelő igényeinek alátámasztását, s a megvalósításukhoz kellő szabályozási feltételeket, tekintet nélkül bármi egyébire. A laikusokból álló testület ezeket felülbírálni nemigen képes, és e célra többnyire szakmai előkészítő apparátussal sem rendelkezik, a függő helyzetben lévő főépítész kivételével. Ha a megrendelő és a tervekészítés közvetlen felügyelője az önkormányzat volna, létrejöhetne az érdemi kontroll. A finanszírozás kötelezettsége ebben az esetben is a szabályozás módosításáért folyamodó vállalkozót terhelné.

Ugyanez a helyzet a különféle megalapozó vizsgálatokkal, például a **környezetvédelmi hatástanulmánnyal**. A szakértő, aki a leendő beruházótól kapja a megbízást, kénytelen azt annak igényei szerint elkészíteni. Olyan ez, mintha a bíróság a vádlottól kapná a fizetését. Nem is fordult még elő olyan eset, hogy egy ilyen hatástanulmány kifogást emelt volna a tervezett akció ellen. A környezetvédelmi hatástanulmányt ezért a beruházótól független szakértőkre kell bízni. A vizsgálatok készüljenek a környezetvédelmi felügyelőségtől kapott megbízás alapján, a beruházó költségére. Ehhez **elsősorban a környezet védelméről szóló törvényt kell módosítani.**

A lakosság érdemi bevonása a tervezésbe

A közmeghallgatások rendjét ésszerűvé és demokratikussá kell tenni, és minden jelentősebb fejlesztési döntésnél sort kell rá keríteni.

Az angolszász gyakorlatból átvett szisztémát nálunk teljesen félreértik, a hajdani „szabad pártnapok” mintájára évente egyszer megtartott panasznapként fogják fel. Holott a közmeghallgatásnak az a lényege, hogy minden jelentősebb lépés előtt időben és megfelelő tájékoztatás mellett kell megtartani úgy, hogy az érdemi észrevételeket a döntéshozók figyelembe vehessék. Az Alkotmánybíróságnak a Területfejlesztési törvénnyel kapcsolatban meghozott 3/1997. sz. határozata szerint **a kötelező egyeztetés elmulasztása a terv jogvesztését eredményezi**, a bíróság azt tartalmi vizsgálat nélkül megsemmisíti. Igaz, ez a települési önkormányzatok véleményezési jogával kapcsolatos. Csakhogy a demokráciának nem ők az elsődleges alanyai, hanem a választópolgárok. A képviselőtestület csupán a választók által ideiglenesen és korlátozott körben rájuk ruházott jogokkal rendelkezik, és a demokráciának alapfeltétele, hogy a választók ellenőrizhessék, hogyan élnek jogosítványaikkal.

Az Alkotmány nagy jelentőségű rendelkezése szerint a közakarat kinyilvánításának legerősebb formája a népszavazás, amely felülírhatja a választott testületek rendelkezéseit. Az elmúlt években azonban a népszavazási kezdeményezések elé egyre sűrűbben gördítettek akadályokat. Bizonyára szerencsésebb volna, ha a polgárok nem csak népszavazással kényszeríthetnék választott vezetőiket érdekeik képviselőjére. A döntések érdemi befolyásolására alkalmas közmeghallgatások az első lépést jelentenék a helyi politikában a demokratikus részvétel „hétköznapi” formáinak meghonosítása felé. A megvalósítás szintén az **Építési törvény módosítását** igényli, de a **megfelelő rendelkezést szerintünk az Önkormányzati törvénybe is be kellene építeni.**

Településfejlesztési koncepció

Kötelezően elkészítendő településfejlesztési koncepció kell, és ezen belül kötelező vagyongazdálkodási koncepció is.

A településfejlesztési koncepció nem szerepel a kötelező helyi önkormányzati feladatok között, és sajátságos módon gyakorta épp azok az önkormányzatok nem készítettek ilyet (például a fővárosé), ahol a legtöbb a fejlesztési tőke, és leggyorsabbak a település életét befolyásoló változások. Így homályban marad, hogy mit akar elérni a közhatalom a rendelkezésére álló pénzügyi és más forrásokkal, hogyan akarja gazdagítani a települését, miképpen orientálja az érkező fejlesztő tőkét, milyen módon kívánja megszerezni a fejlesztési forrásait. Alapvetően fontos ide kapcsolódó elem a vagyongazdálkodás is. Ha ennek a stratégiája hiányzik, akkor vagyonfelélés következik, és a település lehetőségei néhány éven belül radikálisan romla-

nak. A közmű-privatizációk vagy egyes vagyontárgyak megfontolatlan értékesítése máris jelentősen csökkentették az önkormányzatok lehetséges mozgásterét. A megoldáshoz az **Önkormányzati törvény és több kapcsolódó törvény módosítása** szükséges (Önkormányzati vagyoni törvény, Költségvetési törvény, esetleg a Területrendezési és az Építési törvényé is). Nem egyértelmű, hogy kell-e hozzá önálló Településfejlesztési törvény. De ha készül is ilyen, a jelzett módosításokra még akkor is szükség lesz.

Vagyongazdálkodó szervezet

Önálló vagyongazdálkodó szervezet szükséges az önkormányzatoknál.

A kialakult gyakorlat számos elképesztő helyzetet eredményezett, mert érdemi felelősség és koncepcionális megfontolás nélkül lehet hatalmas volumenű vagyoni döntéseket hozni. A folyó kiadásokat illetően a Pénzügyminisztériumnak már sikerült ellenőrzést szereznie azon az alapon, hogy a költségek tekintélyes részét az állam biztosítja. A felelős helyi vagyongazdálkodás intézményes feltételei azonban továbbra is hiányoznak.

Az EU-támogatások fő szabályként önrészt is megkövetelnek a fejlesztési támogatásokhoz. A jelenlegi hazai rendszer, ahol az önkormányzatok költségvetése nagyrészt az államétól függ, nemigen teszi lehetővé ennek előteremtését. Szükséges volna tehát a helyi bevételek növelése, pl. átengedett adók, illetve az önkormányzati vagyonhoz kapcsolódó bevételek révén, ehhez azonban felelős szereplők kellene, ugyanis a „politikai felelősség” nyilvánvalóan nem elegendő. Ellenérdeket jelent a választott testület rövid távú érdekeltsége is. Egy megbízott vagyongazdálkodási szervezet ellenben felelősen láthat el ilyen feladatokat a közszférában is, sok nagy gazdasági vállalkozás esetében bevált gyakorlat szerint. Ez az önkormányzatiság elvét nem sérti, feltéve, hogy e szervezet szigorú kikötések, célmeghatározás, pontos tervek és gondos ellenőrzés mellett végzi munkáját.

Javaslatunk lényege azonban nem a „menedzsment” és a „tulajdonos” elválasztása, hanem a nyilvános működés biztosítása. A vagyongazdálkodó szervezetek létrehozását elrendelő jogszabálynak tartalmaznia kell azokat a biztosítékokat, amelyek birtokában a helyi polgárok a közvagyon felhasználását a vagyongazdálkodó valamennyi eljárására nézve érdekében ellenőrizhetik. A megvalósításhoz az Önkormányzati törvényt és több kapcsolódó törvényt kell korszerűsíteni. (Önkormányzati vagyoni, Költségvetési, Építési, Területfejlesztési törvény.)

A fővárosi zöldterületek védelmének erősítése

A Védegylet kezdeményezte a fővárosi zöldterületek és zöldfelületek megóvásáról, használatáról, fenntartásáról és fejlesztéséről szóló 1994-es fővárosi önkormányzati rendelet módosítását. A Fővárosi Önkormányzat és egyesületünk szakértőinek együttműködésével készült rendlettervezet várhatóan 2002 őszén kerül a Közgyűlés elé. Javaslataink a következőképpen összegezhető.

A jelenlegi fővárosi rendelet a zöldterületek védelmét kizárólag a köztulajdonú ingatlanokon látja el. Ez a szabályozás indokolt és elégséges lenne, ha akár a fővárosi, akár a kerületi önkormányzatok döntő részben tulajdonosai lennének a főváros zöld mozaikdarabjainak. Ez azonban nincs így, sőt az ismert „vagyongazdálkodásnak” köszönhetően a kerületek a meglévő zöldfelületeik feletti gazdálkodási jogaikról (és kötelezettségeikről) is inkább lemondanak. Javaslatainkban fővárosi zöldterület alatt értjük azokat a jelentős méretű magánterületeket is, melyek faállománya nélkülözhetetlen, és védelemre érdemes a város lakhatósága érdekében.

A hatályos szabályozás olyan puha és a jelenlegi jogrendszerben ritka eszközzel véli megvalósítani a védelmet, amely a zöldterület csökkenését, ezen belül kiemelten a fakivágásokat nem tudja megakadályozni. Ugyanis a tervezett fakivágást csupán bejelenteni kell a hatóságnál, engedélyeztetni nem. Ha a jegyző a bejelentésre nem reagál, formai határozatot nem hoz, passzivitása beleegyezésnek tekinthető. Ilyen típusú eljárást a közigazgatás tipikusan akkor alkalmaz, ha az ügyben nincs ellenérdekű fél. Több esetben kiderült azonban, hogy még a közterületen levő fák kivágása sem közömbös a környék lakói számára, hiszen szűkebb környezetük meghatározó eleme lehet. Minthogy ebben a rendszerben nem gyakorolható az érintettek jogorvoslati joga (hiszen az csak határozat ellen érvényesíthető), továbbá a jegyzőt nem terheli a hallgatás indoklása – szemben a határozat indoklási kötelezettségével –, belátható, hogy a védelem jelenlegi szabályozása inkább a zöldterület és a faállomány csökkentésének hatékony eszköze. Annak érdekében, hogy az érintett lakosok részt vehessenek a döntésben, **módosítási javaslatunk engedélyeztetési kötelezettséget ír elő**, annak minden általános közigazgatási elemével: érintettek és társadalmi szervezetek ügyféli joga, a tájékoztatástól kezdve a jogorvoslatig.

A még menthető, beépítésre nem szánt külterületek megőrzése érdekében egy új eljárás alkalmazását indítványoztuk: **a kerületi önkormányzat eladás, belterületbe vonás előtt legyen köteles a külterületi ingatlant a fővárosi önkormányzatnak „felajánlani” abból a célból, hogy azt közcélú zöldterületté, azaz mérettől függően városi parkká, közparkká jelölje ki.** Ennek indokoltsága érthető: a jellemzően mezőgazdasági területként

nyilvántartott külterületeken termelés rendszerint nem folyik, azok így valóban kihasználatlanok. Ennek azonban nem egyedüli alternatívája a beépítés. Amennyiben az önkormányzatok kötelesek egy ilyen „tiszteletkört” megtenni, a fővárosi közgyűlés, mint a metropolisz egész zöldterületi hálózatáért felelős testület, döntés elé kerül: a polgárok érdekét képviselje, vagy az üzletemberekét, s mit tekintszen előbbrevalónak: a zöldgyűrű vagy, mondjuk, egy áruházlánc gyarapítását.

Védegylet

1051 Budapest, Vörösmarty tér 1.

Telefon: (06-1)-317-6482; fax: (06-1)-317-7845

Drótposta: vedegyletiroda@zpok.hu

Korábbi kiadványaink is megtalálhatók honlapunkon:

<http://www.vedegylet.hu>