

---

# BESZÉLGETÉS SCHNELLER ISTVÁNNAL,

## Budapest főépítészével,

### az új budapesti városfejlesztési koncepcióról

---

*A Főépítési Iroda által kidolgozott és 2003 tavaszán jóváhagyott városfejlesztési koncepció sokkal szélesebb körű intézkedésekkel számol, mint amire a hatásköre kiterjed. Hogyan épül be ez a fővárosi koncepció egy országos fejlesztési koncepcióba, a különböző minisztériumok hosszú távú elképzeléseibe?*

A településfejlesztési koncepció lebegő műfaj, nincs pontosan meghatározva, hogy mit kell tartalmaznia. Érdekes módon a településfejlesztésre semmilyen jogszabály nem vonatkozik. A területfejlesztési és rendezési törvény részletesen szabályozza az országos és regionális tervek, a területrendezési és a területfejlesztési tervek viszonyát, az építési törvény pedig a település-szintű rendezési tervek készítését. Előkészítés alatt áll egy településügyi törvény, már láttam több tervezetét, ebben próbálták meg definiálni a településfejlesztési koncepciót, de ez évek óta nem jut tovább. A településfejlesztési koncepcióra jelenleg egyetlen jogszabály utal, az építési törvény egyik paragrafusa, amely meghatározza a településrendezés három eszközét: magát a településfejlesztési koncepciót, a településszerkezeti és a szabályozási tervet. A településfejlesztési koncepció, mint tervezési műfaj 1997 óta van használatban, korábban az általános rendezési tervprogramban mondták el a településtervezők a fejlesztési elképzeléseiket, elsősorban a térbeli célkitűzéseket, és nem foglalkoztak kultúrával, oktatással, szociális politikával, egészségüggyel olyan mértékig, mint egy mostani településfejlesztési koncepció.

A fővárosi közgyűlésben is sokan úgy gondolkodtak, hogy településfejlesztési koncepció nincs is, csak a pártoknak vannak fejlesztési elképzeléseik, és ezek összecsapásából válik ki egy-egy program győztesen. Hosszú idő telt el, mire egyáltalán elfogadták, hogy elkezdjünk a koncepcióval foglalkozni, azután meg ötször átdolgoztuk, úgy tűnt, hogy a városvezetés egy része a munkánkat igazából nem szereti. Egyes politikusok élénken tiltakoznak a koncepció részletes megfogalmazása ellen, mert a fejlesztési koncepcióban leírtak számonkérhető. Úgy érzik, ha valami le van írva és jóvá van hagyva, akkor az megkötö a kezüket.

Az igazi játszmák a város irányításában általában rövid távon, legjobb esetben középtávon dőlnek el, a pártok egészséges fennmaradási ösztönrel azt vizsgálják, mi az, amit 4 év alatt meg lehet csinálni. A harcok különösen azért folynak, hogy a következő évi költségvetésből egy-egy ágazat mennyit kap. Ezért a hosszú távú programok elfogadtatása nagyon nehéz, hiszen az állandó hivatkozási alap lehet az ellenzéknek is. A koncepciót többször visszadobták, például arra hivatkozva, hogy nem foglalkozik az egészségüggyel vagy az oktatáspolitikával, így csak a munka utolsó szakaszában kerültek be ezek a tárgy

faktorok, amelyek kidolgozottsága messze nem olyan alapos, mint a többié. Végül olyan koncepció született, amely szükségképpen megpróbál mindent átfogni, ezért nem azonos szilárd-ságú minden eleme.

A stratégiai célokat próbáltuk világos rendszerbe állítani. Hét ilyen témakört jelöltünk meg és minden célrendszernek négy szintjét határoztuk meg: stratégiai cél, átfogó cél, specifikus cél és projekt. Ha azt mondjuk, hogy meg kell építeni az aquincumi hidat, az csak egy a sokszáz projekt közül, amelyekre a koncepció vonatkozik. Ez tulajdonképpen egy étlap, amelyből mindenki azt választja, amit akar, de minden porcikájában megvívott küzdelem áll mögötte. A koncepció egyik sikeres hozadéka például, hogy most vittük a Közgyűlés elé azt a rendeletkiegészítést, amely kimondja, hogy a koncepcióban meghatározott célterületeken a főváros vagyonát csak akkor lehet értékesíteni, ha átfogó terv készül arról a területről. A vagyongazdálkodás eddig a legtöbbször nem állt másból, mint vagyoneledadásból. Ha valaki bejött az önkormányzathoz, vagy hiány volt a költségvetésben, megnézték, mit lehet eladni, és elkezdtek a legkönnyebben eladható ingatlanokat felmérni. A városfejlesztési koncepció meghatároz projektteréseket, ezeken a területeken forgalomképes ingatlant is csak úgy lehet értékesíteni, ha komplex program készül a hasznosításra, illetve további eredmény, hogy a Főépítési Irodát be kell vonni a döntések előkészítésébe. Nemrégiben a Tulajdonosi Bizottság még eladott olyan területet, ahová P+R parkoló építését tervezte a város, vagy előfordult, hogy nem vettünk meg egy felajánlott ingatlant egy út építéséhez.

A városfejlesztési koncepció nem olyan terv, amelyet megvalósítanak, hanem érvényesítendő javaslat-sor. Lehet rá hivatkozni, hogy tessék ezt rendeletben, például a településszerkezeti tervben érvényesíteni. Most majdnem a fejemet veszik, mert nem engedünk zöldterületet bevonni a fejlesztésbe, és arra hivatkozunk, hogy a koncepcióban le van írva, hogy elsősorban a bamamezős beruházásokat részesítjük előnyben. Ha jön egy kerület vagy érdekcsoport, hogy márpedig ezt a szántóföldet be akarom vonni az építkezésbe, akkor hivatkozni lehet arra, hogy a városfejlesztési koncepcióban már eldöntötte a Közgyűlés, hogy nem akar extenzív növekedést. De a városfejlesztési koncepció, még a településszerkezeti terv is csak határozat, és nem rendelet. Az építési törvény ezt az eszközt adja az önkormányzatok kezébe. Az önkormányzatra és az önkormányzat szerveire kötelező. Tehát a Közgyűlés a határozattal saját magát köti, nem köti viszont az állampolgárt. Őt köti a szabályozási terv – igaz, az nem lehet ellentétben a koncepcióval, ami áttételesen tudja befolyásolni a település életviszonyainak alakulását.

*A koncepció hosszú távú „lág” elképzeléseket tartalmaz az építészetén kívüli területekről. De egyáltalán léteznek valakinek a fővárosban határozott, hosszú távú egészségügy-politikai, oktatáspolitikai és egyéb koncepciója?*

Igen, de különböző erősségűek. Ez az egész világon így van, Magyarországon különösen, ahol a szocialista gazdálkodás egész hagyományrendszere olyan, hogy ágazatokra bontva működik. Mindegyik elkészíti a maga koncepcióját, és annak megfelelően rangsorolja az egyes projekteket. Persze az is igaz, hogy minden területfejlesztő abban a hiszemben dolgozik, hogy ő az atya-úrsten, ő tudja, hogy ha az összes szempontot figyelembe vesszük, akkor minden ágazati logika fölborul, mert a területfejlesztés egészét nézve más prioritások érvényesülnek, mint az egyes ágazatok felől nézve. Az egyes koncepciók maguk is változnak persze, például van energiapolitikai koncepciója a városnak, csak már régen érvényét veszítette a különböző privatizációk miatt. Az energiagazdálkodásra alapvető kihatással van, hogy az erőművek állami kézben vannak, a távfűtőművek városi kézben, a gázszolgáltatás egy önálló részvénytársaságé. A gáz-művek szolgáltatja a gázt a távfűtőműnek, miközben a gáz árát a kormány határozza meg. Vannak országok, ahol minden egy kézben van: a gázmű, a távfűtés és az elektromos művek is a város tulajdona. Hollandiában van olyan lakótelep, ahol egy gázkazánra épített mini távfűtőrendszer üzemel, és a gázkazán visszatáplál energiát az elektromos hálózatba, így spórolnak. Nálunk ilyenről beszélni sem lehet, jóllehet vannak kombi ciklusos erőművek és nálunk is visszatáplál a kelenföldi erőmű az energiarendszerbe, de az országos helyzet más.

Az ágazati koncepciók nem egyforma mélységben és részletezettséggel kidolgozott programok. A szociálpolitikai charta inkább politikai kiáltvány, mint cselekvési program. Pontosabban vannak benne részprogramok, például a közintézmények akadálymentesítése, de ez nem jelenti azt, hogy rögtön végre is hajtják. Mondok egy példát: a hosszú távú szociálpolitikai programban le van írva az öregek helyzetének javítása, a szociális otthonok átalakítása. Skóciában láttam, hogy lakásszövetkezetek úgy építenek lakóházakat, hogy az alsó szintet akadálymentesítik és oda időseket, betegeket telepítenek, tudatosan keverik őket a többi lakóval, fiatal házasságokkal. A távlati cél nálunk is ez, de amikor sürgősen enyhíteni kell a szorító helyzeten, mert kevés a férőhely, akkor a főváros rövid és középtávon a meglévő otthonokra rábővíti néhány ágyat. Tehát tulajdonképpen szükségből a hosszú távra elfogadott koncepció ellen dolgozik.

Mi azt mondjuk ezzel a koncepcióval, hogy mi tudjuk, hogy a város különféle céljait hogyan lehet térben összehozni, valamennyit figyelembe egy intézkedési rangsort meghatározni, mert nem tudunk mindent egyszerre megoldani, és egyes beavatkozások egymást fölerősítik. Mindenki tudja például, csak nem meri kimondani, hogy a városnak sokkal jobb lenne az aquincumi-újpesti híd megépítése, mint az M0 északi hídjáé. De a politikai és a költségvetési szempontok mások. Egyfelől az M0 hídjá már régen elő van készítve, másfelől azt az állam építi. A városvezetés egyes tagjai szerint az aquincumi hídat még csak előkészíteni sem szabad, mert azzal arra utalnánk, hogy meg akarjuk építeni, és a kormány azonnal kiszállna az M0 projektből. De ez nemzetgazdasági szinten pazarlás. Ráadásul szétteríti a várost, mint egy tehénlepényt, Budakalászon

megépeül a huszonharmadik bevasárlóközpont és így tovább, míg ha a Pilis-völgyben, Óbudán és Újpesten átkötnénk a várost, akkor eléremék az M3 autópályát és az észak-budai terület fejlesztése segítené a várost és az agglomerációt. Ezzel szemben arra lehet hivatkozni, hogy a kormány és a főváros már megállapodott az M0 hídjában.

*Építésként nekem természetes, hogy egy ház építését az építész vezényli, senki más nem képes rá, hogy a különböző teendőket valamilyen átfogó és magasabb rendű szempont szerint rendezze, és ez vonatkozik a városfejlesztőre is. Azt tartanám egészségesnek, ha a koncepció irányadó fejlesztési terv volna a városszervezés számára, ami az összes ágazatnak megszabja a prioritásokat. Most érzem a folytonos egyensúlyra törekvést az egyes célok között, ahelyett, hogy nagyon határozottan kijelölné a prioritásokat.*

Ez logikus, de minél nagyobb léptékben tervezünk, annál irreálisabb. Az urbanisztika még etimológiailag is érintkezik a politikával, ami a poliszból származik. Az a fajta szintetizálási törekvés, amit mi urbanisták magunknak vindikálunk, párhuzamosan fut a politika ugyanilyen törekvéssel. A politikusok úgy gondolják, hogy kormányzati szinten minden szempontot mérlegelve döntenek. Nekünk van egy álláspontunk, tudjuk, hogy a koncepció szerint mit kellene csinálni, de a végső mérlegelésbe és a döntésekbe nagyon sok más tényező szól bele. Nagyon nehéz egyértelmű prioritásokat megállapítani, nehéz helyzetbe kerülnék, ha megkérdeznék, hogy mi a fontosabb, a tömegközlekedés fejlesztése vagy a rehabilitáció. Nem tudom, hogy merném-e vállalni a felelősséget ilyen döntésért.

*A prioritást egy ágazaton belül gondolom, hogy a tömegközlekedés fejlesztése fontosabb, vagy a személyautók forgalmát kiszolgáló úthálózaté.*

Bár elég egyértelmű a koncepció prioritásrendszere, és persze, hogy ebben a kérdésben lehet egyértelmű a sorrend. Mire azonban elfogadják általános szinten, a mindennapok gyakorlata ötszörösen ki is heréli a koncepciót. Hogy újabb példát mondjak, évek óta kétségbeesetten ellenzem a budai rakpart bővítését. Minden tervtanácsi véleményben leírtuk, hogy nem jó. Írtam egy tíz oldalas memorandumot Demszkynek, hogy ez egy örület, nem szabad megcsinálni. Még hatása is volt, mert csináltattak egy kontroll-tervet, sajnos ugyanazokkal, akik az eredetit is készítették. Még ezután is úgy döntöttek, hogy lesz bővítés. Szerencsére most a társadalmi nyomás felpörgött, talán ez segít elkerülni a legrosszabb változatot, a kétszer két sávra bővítést. A városfejlesztési koncepció közlekedési céljainak prioritása egyértelmű: első a forgalomcsillapítás meg az úgynevezett környezetbarát közlekedési módok fejlesztése, és legvégére került a közúthálózat. A településszerkezeti terv közlekedési lapja szerint a nagykörúton belül nem lehet kapacitást növelni. Amikor hozzányúlunk egy ilyen sorrendhez, figyelemmel kell lennünk a korábban elfogadott döntésekre.

Az igazi ütközés abból adódik, hogy van a városnak egy hétéves pénzügyi koncepciója. Ezt a pénzügyi főpolgármester-helyettes vezetésével dolgozták ki. Hozattak egy olyan határozatot a közgyűléssel, hogy a terveket ennek a pénzügyi tervnek megfelelően kell előkészíteni, és csak azt lehet előkészíteni,

ami a tervben benne van. Ezt a tervet elvileg évenként felülvizsgálják, itt ölik meg egymás a pártok leginkább. Ha a szocialisták akarnak használt hannoveri villamosokat venni és a szabad-demokraták nem, ezért késhegyig menő harc van. A terv felülvizsgálatakor koalíciós válságok törnek ki, és a pénzügyi főpolgármester-helyettes nagyon határozottan kijelentette, hogy csak olyan tervet tehetünk le a Közgyűlés elé, ami a pénzügyi tervnek megfelel. A Közgyűlés ugyanis úgy döntött, hogy a hétéves tervben szereplő fejlesztések közé csak úgy lehet egy újat betenni, ha egyet kivesszünk. A pénzügyi terv igazodik a főváros adósságállományához, működési költségeihez és az ezekből adódó fejlesztési kerethez. (Ennek kb. 60 százaléka közlekedés, 20 százaléka közmű; a közlekedésfejlesztés pedig a 6-os út kiépítésére, az 5-ös befejezésére, a Duna-parti útra és a 4-es metróra van.) Nagyon nehéz olyan fejlesztési tervet találni, ami elhalasztható.

Mi úgy érezzük, hogy sokkal több projektet kellene előkészíteni, de nem engedik. Tény, hogy Budapesten rendkívül sok fejlesztés elmaradt, a közlekedésben például olyan lemaradások vannak, amelyeket képtelen behozni a város.

Vegyünk példát egy másik területről: most készítjük elő a rehabilitációs rendelet módosítását. A rehabilitáció egyébként kivételesen sikeres komplex projekt, amelyet mi dolgoztunk ki. A városrehabilitációs keret társasházi támogatásokon és kerületi támogatásokon keresztül próbálja segíteni a privatizált lakásállomány megújítását. A korábbi célok jók, de ezt szeretnénk tágítani, fessegetjük a határokat, hogy a házak felújítása, aztán a közművek, parkoló helyek, közterületek felújítása után önálló közterületi rehabilitációra is használható legyen. Ha egy kerület elhatározza, hogy egy városi teret felújít és ehhez hozzátesz valamennyit, megpályázhasson egy összeget. Prioritásként a belső közterületek felújítását szerepeltettük, úgy gondolom, hogy a városnak ez a lelke.

*Milyen a kerületek viszonya a koncepcióhoz? Az egyes kerületek által különböző készültségi szinten lévő szabályozási kerettervekbe és rendezési tervekbe hogyan épül bele?*

Ez csak egy terv a sok közül. Folyik a rehabilitációs, a közlekedési rendszerterv átfogó felülvizsgálata, készül a településszerkezeti terv, tehát sok szálon kapcsolódunk a kerületi tervezésekhez. Már a készítés közben körbejártuk a kerületeket, csináltunk egy interjúorozatot, hogy mi az, amit ők fontosnak tartanak. Megpróbáltuk begyűjteni a kerületfejlesztési elképzeléseket. Összehívtuk az egyes kerületek szakembereit, és igyekeztünk beépíteni a prioritásokat, amelyeket képviseltek. Azt tudom mondani, hogy a településszerkezeti terv, szabályozási keretterv szabályzat és az egyetértési jog gyakorlása során a főváros a kerületi szabályozási tervek szintjéig tudja érvényesíteni – többé-kevésbé – a saját preferenciáit, csak nem a fejlesztési koncepció révén, hanem más terveken keresztül. Ugyanakkor azt is világosan kell látni, hogy a városfejlesztési stratégiánk az elmúlt időszakban sokkal inkább defenzív volt, mint offenzív. Tehát megpróbálunk védekezni, bizonyos értelemben kanalizálni a fővárost érintő folyamatokat, erre való például a szabályozási terv. És közben nem feledkezhetünk meg arról, hogy a rendszerváltás után a közhatalom, beleértve az államot és az önkormányzatokat, gyakorlatilag kivonult a városfejlesztésből, pontosabban a városfejlesztés legmeghatározóbb területéről, a lakásépítésből.

A teljes lakásállományt megkapták a kerületi önkormányzatok, utána megvették a lakók. A Lajtától nyugatra nincs olyan város, ahol a lakásállománynak csak tíz százaléka volna önkormányzati bérlakás. Az állam kivonult az iparfejlesztésből, a magántőke dönti el, hogy épít-e gyárat, bevásárlóközpontot. Marad a műszaki és az intézményi infrastruktúra, tehát a csatorna, a közmű, a villamos és a kórház meg az iskola. Ez az a terület, ahol a város aktívan, kezdeményezően tud lépni.

Tekintettel arra, hogy a közhatalom kivonult, és nem igazán ő irányítja a dolgokat, a városrendezési taktikánk az élehető, lakható város védelme a különböző érdekek mentén megszülető elképzelésekkel szemben. Ilyen értelemben van igazad, a kerületekben nagyon sokszor nem feltétlenül az történik, amit a városfejlesztési koncepció vagy a településszerkezeti terv elképzelt. Az eredeti célkitűzést a magántőke beavatkozása torzítja, mi megpróbáljuk ezt a helyzetet visszabillenteni különböző előírásokkal, fejlesztési alkukkal. Ma már nem úgy épül Budapest, hogy a főváros elhatározza, hogy épít 30 ezer lakást, ehhez 5 iskolát, 3 óvodát, 2 ABC áruházat és egy orvosi rendelőt. Valaki akar építeni egy bevásárlóközpontot, irodaházat, esetleg lakást, és mi megmondjuk, hogy beleilleszkedik-e az elképzelésbe vagy nem, és hogy jó volna, ha a beruházás keretében kiépítené a közlekedési csomópontot. Tehát sokszoros áttételeken keresztül befolyásoljuk a kerületi elképzeléseket, de a város fejlődése nem a koncepció direkt végrehajtásával történik.

*Az általad említett defenzív várospolitikát úgy fogom fel, hogy idején valaki tömött zsebbel, kiszűrja magának a saját szempontjainak legmegfelelőbb fejlesztési lehetőséget, és a város legfeljebb védekező lépéseket tesz, ha tesz. Ahelyett, hogy azt mondaná: uraim, jöjjön, akinek van befektetni valója, érdeemes, mert tudunk kínálni néhány jól előkészített lehetőséget, válasszanak a kínálatból. Ezek és ezek a feltételek. Amikor például az Úttörő-áruház bontásáról van szó, azt érzem, hogy kénye-kedve szerint bánik a várossal, akinek elég pénze van.*

Azért ez nem így van. Azok az elővágások, amelyeket egy város meg tud tenni, csak nagyon durva vonalakban irányítják a tőkét, de szerintem mégis irányítják. Amikor idekerültem a városhoz, a legintenzívebben zajlottak a viták, hogy hol legyen a világkiállítás helyszíne. Végül kikristályosodott, hogy a mostani egyetemi város legyen a helyszín. A másik Duna-parton a pályaudvar területe óriási befektetési lehetőség volt. 1991-ben írtam Demszkynek egy programot, amelynek legfontosabb térszerkezeti mondanivalója a Duna-menti fejlesztés volt, mert a város Duna-menti széthúzása a mániánk. Le is rajzoltuk, hogy milyen beruházásokat kellene előnyben részesíteni, ez egy elővágás volt, bár valójában nem mi tettük meg, hanem az Antall-kormány; szanálta a pályaudvart a városfejlesztési elképzeléseknek megfelelően. Sajnálatos módon mindig lassabban történnek a dolgok, mint ahogy képzelem az ember, csak a Boráros téri kereskedőház készült el, elég közepes színvonalon. Utána évekig hevert üresen az egész közművesített terület. Hiába gondoltuk, hogy ez a városfejlesztés kikutatott iránya, nem jött befektető. Kétszer hirdette meg az ÁPV Rt. a területet, végül Demján kapta meg mélyen áron alul. 6 milliárdba került a pályaudvar megszüntetése, ő kb. 3 milliárdért kapta meg az egész területet, amely még mindig halódik, nem tudott elegendő tőkét odavonzani.

Ami eddig épült (a lakásokat leszámítva), az pedig az állami költségvetés „megszívásával” történt.

Tehát van irányítottság, de ez mégsem mindig működik. Először is a tőke sokkal mozgékonyabb. Aztán itt vannak a zavaros tulajdonviszonyok. Az első választási ciklusban volt a kárpótlási folyamat és a mezőgazdasági privatizációs folyamat, a szőlőket kiosztották, részben tagosították, illetve visszaosztották az eredeti tulajdonosoknak. Abban a pillanatban, hogy ezeknek a földeknek tulajdonosa lett és megszűnt rajtuk a földművelés, iszonyatos mértékben felemelkedett az értékük. Abban a pillanatban, amikor a magyar lakásállomány privatizációja során megszületett az a döntés, hogy nem épületet privatizálnak, nem reprivatizálnak, hanem a lakók vehetik meg a lakásukat, és az Alkotmánybíróság meghozta a döntését, hogy nem lehet a lakásállomány védelmében korlátozni a lakáshasználatot (hogy csak akkor alakulhat át irodává, ha visszapótolják), abban a pillanatban a belvárosi lakók jelentős része új helyzetbe került. Megindult a „citysedés” folyamata, a lakóházak átalakultak irodákká, a belváros népessége a felére csökkent, és ez messzemenően kezelhetetlen városfejlesztési vagy építészeti eszközökkel. Legfeljebb azt tudtuk mondani a szabályozási tervben, hogy minimum 40 százalék lakófunkciót meg kell tartani – máig nem tudom, hogy tudtuk ezt keresztülvinni –, a kerületek nem akarták engedni. Ez azt jelenti, hogy a déli belvárosban nem adhatnának engedélyt annyi épület átalakítására bankká, irodává, mert a területen belül meg kell őrizni a lakófunkciót.

Azok az erők, amelyek a várost fejlesztik, észlelik azokat a folyamatokat, amelyekkel mi is számolunk, talán még a mi fejlesztési koncepciókat is olvassák és még rá is repülnek. Hogy a főváros ki fogja építeni a 6-os utat, ezt ők sokkal hamarabb tudják, mire elkezdjük építeni, hát ott megnőnek a telekárak. Vagyis az infrastruktúra fejlesztés előkészítésével is tudunk valamennyire irányítani. De le kell szállnunk a magas lóról, hogy csak mi tudjuk megmondani, hogy minek hogy kell történnie. Nem hiszem, hogy önmagában szégyen a korlátozó, irányító, védekező várospolitiká, amely azt képes megmondani, hogy ennél magasabbra vagy ennél sűrűbbre építeni nem engedek.

A kis konkrét lépések is nagy hatással lehetnek a környezetükre, nem biztos, hogy mindent előre láthatunk. Nagyon sokat harcoltam azért, hogy a metróépítés előkészítése kapcsán az érintett városi tereket tisztességesen felújítsuk. Ez sikerült. Sikerült elérni azt is – ez nem az én érdemem –, hogy a déli Váci utcát gyalogosítsuk. Ez az egész térséget felemelte. Talán meglepő, de évekig harcoltam az Erzsébet téri Nemzeti Színház ellen. Félreértés ne essék, Bán Feri tervét nagyon jónak tartottam, de a helyszín miatt, mert az marhaság; egyértelmű volt számomra, hogy az Erzsébet-téri parkot kell bővíteni, és borzasztóan örültem – függetlenül attól, ami megépült –, hogy Orbánék ezt lehetővé tették. És szívós aknamunkával sikerült az Erzsébet téri gödröt megvalósítani, ami nem lett rossz. De komoly háttérmunkát kellett folytatni, hogy ne privatizálják és ne legyen beépítve.

Közben Nyugat-Európában tízszer ekkorák a főépítési irodák, én 20 emberrel dolgozom, sokszor csak a hivatali ügykezelést tudjuk elvégezni. Másutt 2-300 fő dolgozik a városrendezési ügyeken, és aktív városrendezési, városfejlesztési politikát folytatnak. Amszterdamban a földek döntő része a város tulajdonában van, nem is adnak el, csak lízingelnek, és maguk készí-

tenek terveket, amelyekkel próbálják irányítani a magánbefektetéseket. Nálunk nincs tőke, a város maga mérhetetlenül szegény, tehát rendkívül kicsi a fejlesztésre jutó hányad. A másik probléma, hogy hiányzik a megfelelő szemlélet. A rendszerváltás utáni politika a várostervezés és a területi tervezés egészét valamilyen csökkentett szocialista maradványnak tartotta. A Buváti föl akarták oszlatni és csak iszonyatos összecsapások árán tudtuk megvédeni. A világon nincs még egy város, amely ne maga tervezné az általános városrendezési tervet, mi állandóan külső megbízókkal dolgoztatunk. Mindennek a tetejébe most jött ki egy törvény, amitől gyakorlatilag vége mindennek, 2 milliós érték fölött még a településrendezési terveket is közbeszerzéssel kell készíttetni, azaz nyílt versenyen el lehet nyerni a megbízást Budapest településrendezési tervére. Ez az abszurdítások abszurditása. Minden város bizalmasan kezeli ezeket az információkat, kialakítja a saját elképzeléseit, és utána tárja a nyilvánosság elé. Persze így is mindenki sejt, és igyekszik is befolyásolni a terveket. A befektetői tőke nyugaton ugyanígy viselkedik, mégis vannak szabályozási technikák. Londonban van egy rendezési terv, amely megmondja, hogy egy adott tömbre mennyit lehet építeni. Jön a tulajdonos, és kezdődik egy alku. Ugyanaz történik, mint itt, csak nem a háttérben zajlik és tisztázottak a feltételek. Egy plusz négyzetméter 70 font, vagyis az – egyébként elfogadható – beépítés minden többlet négyzetméterért 70 font fejlesztési hozzájárulást kell fizetni, amit közterület megújításra, fásításra és közlekedésfejlesztésre fordítanak. Ezt jóváhagyja a City of London tanácsa, tehát nem zsebekbe megy. A végeredmény persze az, hogy mégis iszonyatos mértékig besűrűsödik a város.

Most megyek tárgyalni a minisztériumba – már 10 éve kísérletezek avval, hogy nálunk is bevezessék –, hogy a telekérték-növekményből származó extraprofit megcsapolható legyen a közösség számára. Ha egy mezőgazdasági területet belterületbe vonok, akkor az ára a tízszeresére megy föl. Ezt a növekményt, ha a közösség hozzájárul az átsoroláshoz, meg kell csapolni, és abból részesednie kell a közösségnek, hogy utat, zöldterületet, óvodát építsen. De ezt nem teszi lehetővé az építési törvény. Legalább öt tanulmányt készítettünk erről, talán a törvény mostani módosításakor során sikerül keresztülvinni. Így általában egyedi alkuk történnek, nem rendezett a folyamat.

A városfejlesztést az egész világon az ingatlanfejlesztés irányítja, pontosabban azok a folyamatok, amelyek az ingatlanfejlesztést befolyásolják. Például amikor a FIDESZ-kormány bevezette a kedvező lakáshitel-konstrukciót, irdatlan mértékben megnövekedett a lakásépítés. Abban a pillanatban, amikor üzlet lett a lakásépítés, bizonyos területek elkezdtek lakóterületként átalakulni. Természetesen olyan mértékben, ahogy a banki kamatok és a nyújtható hitel összege magát a lakásstruktúrát meghatározza. Azért épül sok kicsi lakás és nagyon kevés nagy, mert az államilag támogatott hitelnek van egy felső határa, az ingatlanfejlesztőnek az az érdeke, hogy minél több lakást építsen, a banknak meg, hogy a hitelt visszakapja. Csak azt akarom érzékeltetni, hogy a reálfolyamatokat nem feltétlenül a valós igények és szükségletek határozzák meg, hanem hogy a piaci folyamatban az érdekek hogyan oszlanak meg. Nemcsak a várostervezés tényleges célkitűzéseiben mozgunk bizonyos értelemben defenzíven, az életünk is így van berendezve, hogy reflektálnunk kell az előre ki nem számítható kihívásokra.

*Ezek a példák azt mutatják, hogy megfelelő hitelpolitikával, adópolitikával nagyon hatékonyan lehet irányítani a folyamatokat, csak ezek mögött nem városfejlesztési koncepció áll, hanem pillanatnyi politikai döntések.*

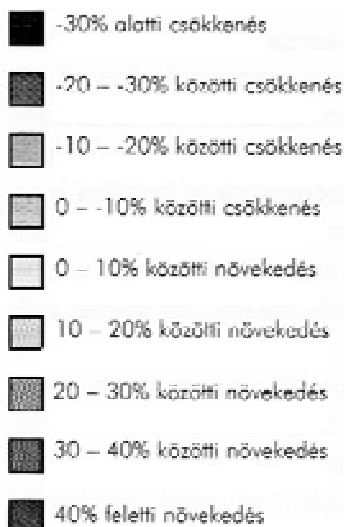
A legjobb kormányzat is úgy működik, hogy ha észleli, hogy a lakásépítés gödörbe került és a fiatalok lakásigénye nem elégíthető ki, akkor hogy az imázsát javítsa vagy mert különben is fontosnak tartja a fiatalok támogatását, kidolgoz erre egy rendszert. De azt már nem mérlegeli olyan körültekintően, hogy ez a városok életére hogy hat. Mint ahogy Antall József is ragaszkodott a kárpótláshoz, és azt mondta, hogy emellett őt nem érdekli a városfejlesztés. Hiába volt egy adott kárpótlási földre beírva, hogy erdő, akkor is szétosztották nadrágszíjparcellákra; a politika a saját prioritásait minden áron végig akarja vinni. Szerintem az aktív várospolitikát csak a köz által támogatott és finanszírozott beruházásokon keresztül érvényesülhet. Ezért mondom, hogy közterek megújításával, villamosvonalak, utak megépítésével lehet generálni. Egyre biztosabb vagyok benne, hogy ez a legcélravezetőbb módszer, és nemcsak a gazdasági fellendítő hatása miatt, hanem a példakép teremtés szempontjából is. Az igazán kimagasló építészeti színvonalat közakarattól, közcélú és közpénzeken megvalósított alkotásokkal lehet elérni.

Budapest esetében a területrendezés esélyeinek tudatos gyengítése, hogy 8 éve nem hagyják jóvá az agglomerációs tervet. Az önkormányzati rendszer kialakításánál egy politikai szempont miatt meggyengült a közép szint. A rendszerváltáskor

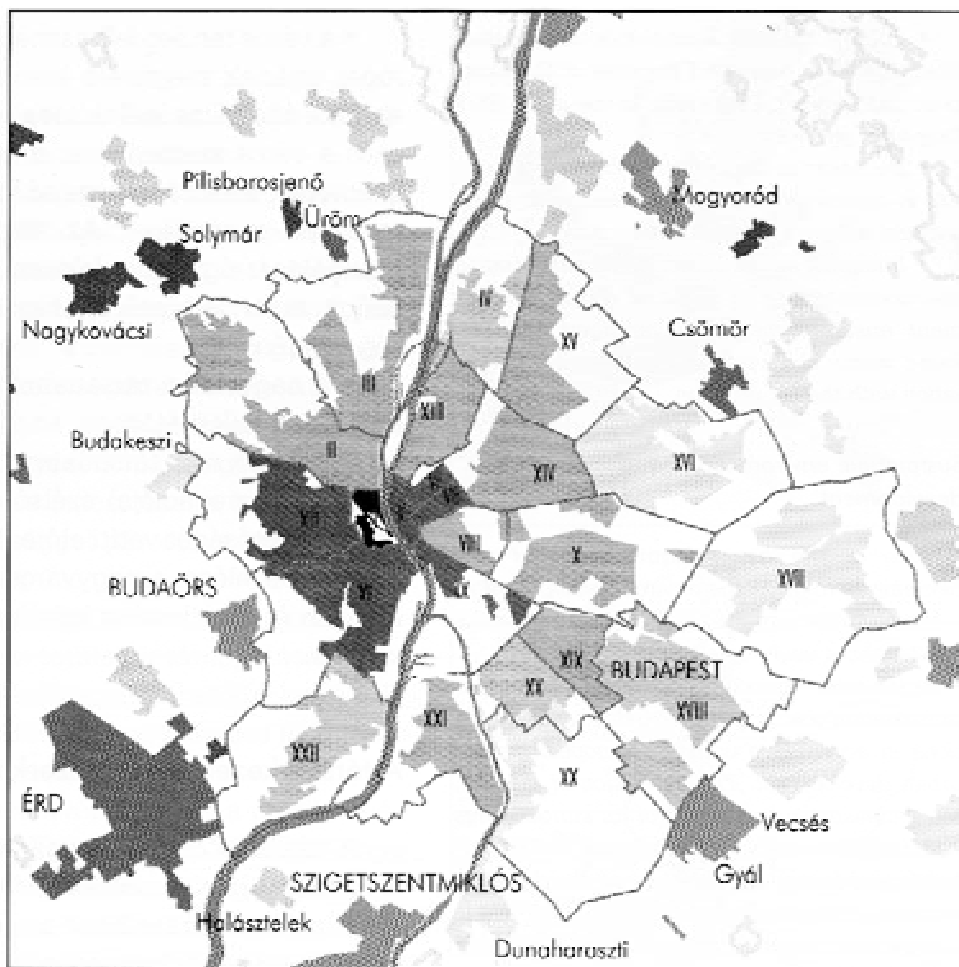
a megyéket tartották a kommunizmus fellegráinak, meg is gyengítették, és ma országosan a közigazgatásban a települési szint érvényesül. A területfejlesztési törvény hiába próbálta betömni ezt a lyukat, hogy lehet regionális szintű rendezési tervet csinálni, ma Budapestnek semmi kihatása nincs arra, hogy mi történik Budaörsön vagy a többi környező településen. Hiába mondjuk el a véleményünket, akkor is kiosztják Budapest határában az összes létező parcellát. Ebből kifolyólag irányított területpolitikát nem lehet csinálni, mert Budapest körül lakóterületként annak többszöröse van kínálatként fölparcellázva, mint amennyi lakóigény egyáltalán van. Megint csak „defenzív” közlekedéspolitikával és tudatos „városi lét-barát” stratégiával (ami egyébként végighúzódik a városfejlesztési koncepción) lehetne az embereket arra készíteni, hogy ne hagyják itt Budapestet, és ne dőljenek be annak, hogy Biatorbágyon csivitelő madarak vannak a lakóparkban.

*Hiányoltam a koncepcióban, hogy az épített örökség milyen fontos szerepet játszhat az idegenforgalomban és egyáltalán a város arculatának javításában. Ehhez viszont sokkal nagyobb védelemre és odafigyelésre van szükség.*

Szeretnénk elérni, hogy a budapesti örökség sokkal általánosabb védelmet kapjon. Megpróbáljuk meghatározni a településszerkezeti tervben a kiemelten védett területet, szeretnénk elérni, csak megint visszadobták a minisztériumban ezt a kezdeményezést, hogy a Nagykörúton belül épületet nem lehet elbontani.



a budapesti térség településeinek lakosságszám változása (1990-2001)



ni, illetve csak akkor, ha nyilvános tervpályázat igazolja, hogy jobb kerül a helyére. Kértem ehhez egy állásfoglalást a minisztériumtól, de egyelőre csak az derült ki, hogy jogi okoknál fogva nem lehet előírni magánszemélyeknek, hogy tervpályázatot írjanak ki. Egy másik minisztériumi vélemény szerint elvileg hozható olyan rendelet, amely bizonyos feltételek esetén előírja a pályázatát, mondjuk minden 30 méternél magasabb vagy 10 ezer négyzetméternél nagyobb épületnél. De a jogászok szerint a magántulajdon még így sem korlátozható.

*Nem tudom felfogni, milyen jogrend az, ami a magántulajdont nem engedi korlátozni, ugyanakkor a közösségi érdeket nem képes védeni. De hadd térjek át más témára: a közlekedéssel kapcsolatban a legfontosabbnak tűnik a koncepció által is sokat emlegetett közlekedési szövetség kérdése. Van ennek kidolgozott programja?*

Én részleteiben nem ismerem, a közlekedési osztály dolgozta ki, és 10 éve folynak az előkészítő tárgyalások. Valószínűleg nem igazán érdeke az érintett nagyvállalatoknak, ezen bukik meg a dolog. Minden tömegközlekedési vállalat központi támogatással működik és nem tudnak megállapodni egymással. A BKV fővárosi tulajdonban van, a MÁV és a VOLÁN nem. Abban a pillanatban, ha meg kellene osztozniuk egymás között, vélt vagy valós érdeksérelmek érnék őket. Ha a MÁV kapna az elővárosi közlekedésért valamilyen támogatást, azon osztoznia kellene a BKV-val. Úgy tudom, már régen létrejött volna a tarifaközösség, ha ezek a mamutcégek ezt nem gátolnák.

*Még egy dolgot szeretnék fölvetni. Említettem, hogy voltam Londonban, és láttam, milyen lenyűgözően jól működnek az ezredfordulóra kitalált létesítmények, például az óriáskerék a parlamenttel szemben.*

Budapesten ott van a Gellért-hegy.

*Pontosan a Gellért-hegy jelenlegi állapota is indokolja, hogy valamilyen formát kellene arra találni, hogy minden érdeklődő és gondolkodó embert be lehessen vonni a fővárost gazdagító ötletek kidolgozásába. Ott van a lerobbant, kihasználatlan és ráadásul fenyegető Citadella, holott ennél fantasztikusabb lehetőség egy város számára nem lehet.*

Valamikor a Citadellára volt egy pályázat, amelyet Kaszab Ákos nyert meg, most is van egy jóváhagyott terv, sikló a Rácfürdőtől, csak szerintem erre sem lesz pénz. Szerintem a Citadellán maga a város látványa az esemény, nem kell tulajdonképpen különösebb dolgot csinálni.

*A külföldi turistákat odaviszi a busz néhány percre, de a pestiek nem mennek fel, legfeljebb a hegy oldalában szeretnek sétálni. Valamire szükség volna, hogy az emberek fölmenjenek. Volt a kávéházas botrány, az rendben van, hogy nem kell illegálisan építkezni, de miért nem működik a Citadellában engedéllyel egy nagyszerű kávéház? Bóvilárusok vannak, meg van valami szálloda, ahová turistacsoportokat beültetnek, szól a cigányzene, és éjjel a Citadella tetején villog a disco-*

*fény. Ez valami egészen alacsonyrendű dolog, miközben a hely Budapest szellemi centruma. Nem véletlenül a boszorkányok hegye, egy sajátos kúsgárzású hely, a város területén a legrégebben lakott hely, annak a rangjára kellene emelni.*

Az ötletpályázattal egyetértek, de szerintem a Belváros a legfontosabb hely, ahol erre szükség van. Egy ideje dédelgetem magamban egy Budapest belvárosára kiirandó ötletpályázat gondolatát. Valahol a Kossuth Lajos utca és a Károly körút vonalán meg kellene találni egy igazi bevásárló utca lehetőségét. Ilyen újtengelyekkel próbálnak versenyezni a városok a bevásárlóközpontok ellensúlyozására, Bécsben a Mariahilferstraße lett ilyen, teljesen fölújítják, a forgalmat csillapítják, megpróbálják a gyalogosoknak visszaadni, beengedik a városi áruház típusú kereskedelmet és ezáltal revitalizálják a belvárost. Erre szeretnék Budapesten megfelelő helyet találni. Ezen kívül pedig egy ötletpályázat az egész belváros megújítására iniciatívákat adhatna.

*A Kossuth Lajos utca, a Rákóczi út, a Margit körút évek óta leplakátozott kirakatokkal van tele. A belvárosi üzlethálózat revitalizálását stratégiai célként kezeli a koncepció, közben az V. kerület fölemeli az üzlethelyiségek bérét ahelyett, hogy fizetne annak, aki odamegy az üres boltokba.*

Ilyen szempontból a kerületek és a főváros megosztottsága katasztrófa. Azt szoktam mondani, hogy minden közigazgatási rendszerben meg lehet tanulni élni. Nagyon centralizált Párizs és nagyon decentralizált London, Amsterdam hezitál a két dolog között. Ha ez egy tartós forma és vannak kidolgozott eljárási rendek a kommunikációra, az együttműködésre, akkor ezzel lehet élni. Sajnos itt nincsenek, bizonyos dolgokat centralizálni kellene, például a közlekedési hálózatot és a parkolást működtető rendszert Budapest kezébe kellene letenni. A legszörnyűbb dolog Budapesten a közterületekkel való garázdálkodás. A helységbérleti jogok lokális érdekeken, adott esetben egyéni érdekeken múlnak, fölemelik, kiadják, bérbe adják. De ebbe nem tudok beleszólni, ennek a mocskába beleláltam.

Mondok egy példát, hogy próbáljuk segíteni az üzlethálózat fejlesztését. Az OTÉK jelentősen megemelte a parkolási normákat, van ahol a duplájára. Azt mondták, hogy minden 20 négyzetméterhez kell egy parkoló; ezek a normák teljesíthetetlenek. Erre lehetőséget adtak az önkormányzatoknak a helyi szabályozásra, hogy 50 százalékkal csökkenthetik a normát. Én ahhoz ragaszkodtam, hogy a belső területeken az üzletekhez, mérettől függetlenül, legfeljebb egy parkolót lehessen előírni. Ez nagyon pici lépés, de enyhíti az üzlettulajdonosok terheit. A kerület a normára hivatkozva kizsákmányolja őket, jogtalan rendeleteket hoz, parkolás megváltása címen befizettet velük 5 millió forintot az előírt 5 parkolóhelyért, ami meg sem épül. Ez egy katasztrófa, de túlmutat a főépítész hatáskörön.

Már a beszélgetés elején akartam mondani, ha egy szóval kellene jellemezni, ez egy reurbanizációs városfejlesztési koncepció. A városfejlődés fázisai: urbanizáció, szuburbanizáció, dezurbanizáció, reurbanizáció; mi megpróbáltuk azt a prioritásrendszert lefektetni, hogy hogyan lehetne Budapestet reurbanizálni, hiszen itt az egész térségben irányítatlan dezurbanizáció folyik.