

Elj: tanulmány

X 354

X 352

Gh

BUDAPEST, BUDAPEST...

9

Tíz év a rendszerváltásból

Itt, itt a nimfák! itt a cháriszok!...

Az utcán por, bűz, német szó, pizsok.

(Arany János: *Vojtina Ars poétikája*)

Gazda nélkül

Ez a régi magyar szó, hogy „gazda”, az elmúlt fél évszázadban úgyszólván kikopott a használatból. Gazdája ugyanis legfeljebb a kutyának és a macskának volt, minden egyéb gazda nélküli, vagyis gazdátlan volt. Oka ennek az, hogy minden az államé volt, ő döntötte el a célokat, ő rendelkezett az eszközökről. Ámde az állam végül is „rossz gazdának” bizonyult, működésképtelenné tette és csődbe juttatta az ország gazdaságát és társadalmát is.

Az átalakuló rendszernek ezért az egyik legfontosabb feladata a „gazda” szó értelmének az új megteremtése volt, a magántulajdonon alapuló gazdaság és a helyi közhatalom párhuzamos kialakításával.

Az 1949. évi XX. Törvény a szovjet alkotmány magyar fordítása volt.

A „tanácsrendszer” az oktrojált alkotmány szerint a központi akarat végrehajtó szerve volt. Az élet valósága azonban eléggé bonyolult összefüggésrendszerbe helyezte. A központi akarat távolról se volt „mindenható” a saját végrehajtó szerveivel szemben, mivel azok mindig is hatáson kívül érvelhettek az „ellátandó feladatokhoz nélkülözhetetlen eszközökre” hivatkozással. Ezt a rendszert nevezték

A helyi önkormányzatok
megteremtéséről, megköveteléséről



„tervalkunak”. Az érdekkijárási hatékonyságát erősen növelte itt a „nagy méret”, ami – mondjuk meg nyíltan – kritikus beruházási esetekben nagy csődtömeg-fenyegetést jelentett. Ez az oka annak, hogy szinte a rendszer utolsó pillanatáig koncentrált minden: nagyvállalatok, trösztök, óriás termelészövetkezetek, főigazgatóságok stb. kezében, és ezek mind centralizált döntéshozó hierarchiával rendelkeztek. Amihez logikusan kapcsolódott a közlekedési szerkezetek centralizáltsága is, illetőleg „ellenséges cselekedetnek „számított minden szakmai kísérlet a szerkezet decentralizációjára.”¹

Ez a szisztéma azonban végül is kontraproduktív, forráspazarló volt. Nem is lehetett más, hiszen hatékonysági kritériumok föl se vetődhetek benne.² A döntéseket a legfelső politikai szint hozta, de ezek keret-jellegűek voltak, általánosságban mozogtak, többnyire ideológiai preferenciák szerint, és a valóság ismerete feltűnően hiányzott belőlük. Viszont az elvi határozat után már szankcionálható volt a dolog. A nyomásgyakorló csoportok ezen a módon igen hatékonyan tudták érdekeik mögé a politikai támogatást is megszerezni.³ Így volt például sokáig beruházói nagyhatalom a panelházépítés – a megyei pártapparátusok hatalmával a háta mögött –, de több más óriásberuházó érdekcsoport is kialakult. Az agrár-nagyberuházásoké, az energetikáé, a vízlépcsőépítésé, a szovjet gépipari exporté – ez volt a legnagyobb és legvégzetesebb – és a budapesti közlekedési óriásberuházásoké. Ez az egyetlen, ami túlélte a rendszerváltást.⁴

Új gazda

A rendszerátmenet kényszerítő fő feladata ezeknek az életképtelenné centralizált struktúráknak a lebontása volt, a demokratizálás ennek is egyik nélkülözhetetlen eszköze. Tárgyunkat illetően a helyi közhatalom megteremtésével.

A helyi önkormányzatok működése a korszerű európai társadalomszervezésnek a sine qua nonja. Kétféle megoldás alakult ki velük kapcsolatban. Az északi országokban inkább a „kantonális” megoldásokat kedvelik, vagyis nagyobb térségben több együtt élő település közösen választ magának önkormányzatot. Délen viszont inkább a községi megoldást, az egyes, esetenként kis települések külön önkormányzatait. Nagy-Britanniában például 1975 óta csak 521 helyi önkormányzat működik, míg a vele azonos népességszámú Franciaországban 36 551.

Minálunk csak az utóbbi jöhetett szóba. A kommunista centralizáció ugyanis a települések között erős hierarchikus rangsort állított fel a fejlesztési forrásokhoz jutás tekintetében, és ezzel programozott egyenlőtlenséget teremtett a különböző települések lakói között. A demokratikusan működő önkormányzás ezért nem látszott biztosíthatónak másként, mint úgy, hogy minden település saját önkormányzatot választ, sőt, még önállósodásra is van lehetősége helyi népszavazás alapján. Ami pedig a legfontosabb, megszűnt az alárendeltségi viszony a „megyével”, ahol a múlt rendszerben a települések sorsa fölött határoztak, megszabván a számukra jutó fejlesztési pénzeket és beruházásokat.

Hátrányai is vannak persze a települési autonómia általunk választott rendszerének. Ám ami a tárgyunkat illetően a legfőbb, e rendszer analógiájára alakították ki Budapest közigazgatását is: a főváros hozzávetőleg a „megye”, a kerületek pedig a „település” megfelelői, és közöttük nincsen alárendeltségi viszony.

Kifejezett cél volt ezzel, hogy segítsen lebontani a hatalmas városban igen nagyra nőtt centralizált struktúrákat, amelyeknek a kontraproduktivitása döntő szerepet játszott a rendszer gazdasági bukásában. És cél volt az is, hogy az érdemi döntéshozatal közelebb kerüljön a polgárokhoz, egy olyan szintre, ahol a döntések az érintettek számára átte-

kinthetők és befolyásolhatók.⁵ Ez megfelel az Európai Unió által megkívánt korszerű szubszidiaritási elvnek is.⁶

Két tiszteletre méltó célkitűzés volt ez. De egy évtized múltán sajnos be kell látnunk, hogy a megvalósulásuk Budapest esetében tökéletlen. És elsősorban nem is törvényi fogyatékok miatt – bár azokban sincsen hiány. Az a legfőbb baj, hogy a rendszerváltás nagyon hirtelen jött, és lényegében felkészületlenül és szervezetlenül találta a társadalmat. Nem volt világos sem az „államtalanításnak”, sem pedig a közképviseletnek a lényege.

A gazdaságban, aminek a problémáit az emberek a bőrükön a legközvetlenebbül érzik, eleve nyilvánvaló volt az, hogy a „központi újraelosztásnak” nevezett feneketlen zsák, aminek az alapja az állam tulajdonmonopóliuma, a „rosszakat” preferálja a „jókat” többleteredményeiből. Sőt, már felsejlett, hogy egy idő után akár a kőkorszakba is visszavezethet minket. Kevésbé vált nyilvánvalóvá, mivelhogy elfedték az emberek szeme elől, hogy az „államtalanításnak”, vagyis a privatizációnak közérdekű összefüggései is vannak, és képviselni ezeket is kellene. Még kevésbé vált nyilvánvalóvá, hogy a két cél, az „államtalanítás” és a „közképviselet” milyen feladatot jelent az önkormányzati szférában, és e fogyatékoság nagyrészt máig rejtve van. Mennykőcsapásként érte például a demokratikus értékrendű, ámde tájékozatlan embereket a tb- és nyugdíjönkormányzatok megszüntetése, vagyis az ügyintézés államigazgatásba vonása. Csak hát az a helyzet, hogy az állami hivatalnok legalább felelős a kormánynak és a parlamentnek, míg az önkormányzatról kiderült, hogy nem felelős senkinek, mialatt a feladatát se tudja ellátni folyamatos állami segítségnyújtás nélkül. Ezért a hatások hihetetlenül leromlott, és a két alapvető fontosságú szociális ellátórendszer a csőd szélére került.

A települési önkormányzatokat illetően nem ennyire rossz a helyzet, mivel működik, ha nem is hibátlanul, a po-

litikai kontroll, elsősorban a négyéves választási rendszer formájában. 1994-ben az egyik peremkerület képviselője azzal nyert, hogy megígérte, visszaállítják azt az elővárosi vasutat, ami hajdan megvolt, és csak Nagy-Budapest létrehozásakor szüntették meg. Választás után a téma lekerült a napirendről. Utóbb viszont a képviselő is kikerült a parlamentből. Működik a közigazgatási törvényességi felügyelet, és létezik egy döntés-előkészítő hivatali apparátus is.⁷ Mégis alapvető problémáik vannak, aminek a gyökere az, hogy az önkormányzatokat szabályozó törvények a jogszerűség elvére összpontosítottak, és igen fogyatékos a célszerűséget biztosító intézményi rend. Az 1990. évi LXV., a helyi önkormányzatokról szóló törvény 8. §-ában osztályozza a kötelező és az önkéntes feladatokat. Sem a közvagyonnal való gazdálkodás, sem pedig a településfejlesztés nem tartozik a kötelező feladatok közé, míg az elvileg más-képp is megoldható iskolaügy igen.

Településügy

A probléma megértéséhez meg kell néznünk az érdekek időtávlatait és a településügy összetevőit. Nyilvánvaló, hogy egy rövidebb időtávon nyert haszon hosszabb időtávon esetleg tetemesebb kárt is okozhat. De mi az eltérő időtávok fő jellemzője?

Képviselői demokráciában négy-öt év, azaz a választási ciklus a „politika” időtávja. Ennyi időn belül kell eredményt produkálni azoknak, akik a közhatalom időleges birtokosai, és mandátumukat meg szeretnék újítani a választáson.

Az üzleti befektetők érdeke normális esetben tíz év körüli időtávig terjed, mivel ennyi a tőkebefektetés megtérülésének a szélső határa, így az üzletembernek ezzel kell kalkulálnia.

Magának az embernek, vagyis a városlakónak és választópolgárnak ellenben az az érdeke, hogy lehetőleg kedvező körülmények között élje le a számára statisztikailag valószínűsíthető 75 évet, de legalábbis, hogy a gyerekeit biztató körülmények között indíthassa az életnek. Ez a szerényebb igény is 25–30 éves tervezési ciklust igényel. Ennek a megfelelője például a szociális célú lakástámogatások 25–30 év körül alkalmazott hitelkedvezménye. Így beszélhetünk rövid, közép- és hosszú időtávról a tervezésben. Van azután még egy időhatáron túli lényeges szempont is, a földi élet fennmaradása.

Mіндеzen eltérő időhorizontoknak az a paradox vonása, hogy „rövidebb” távon bizonyíthatóan nagyobb hasznot érhetünk el, ha a „hosszabb” időtáv érdekeit figyelmen kívül hagyjuk.⁸ Csakhogy ekkor a „hosszabb” távon már kárt okozunk. Ezek a kérdések elvileg gazdasági mérlegelés tárgyává tehetőek, például diszkontálással, és éppen ez volna a tervezés egyik fő célja.

Ami meg a „településügyet” illeti, annak három, eltérő megközelítést igénylő, bár egymással szorosan összefüggő dimenziója van

– fejlesztés

– üzemeltetés

– rendezés

A város *üzemeltetésébe* mindazok a közszolgáltatások tartoznak, amelyeket a közhatalom az ott élők számára folyamatosan biztosít, hogy az életet, az élet megújítását és a gazdaság működését lehetővé tegye. Ezeknek a körét és a terjedelmét sokféle tényező határozza meg – civilizációs szint, lakossűrűség, fizetőképes kereslet, szociális helyzet stb. –, és általában a közhatalom feladatköreiben vannak rögzítve. Az üzemeltetés költségeit alapvetően az átlagbérszínvonallal, vagyis a fizetőképes kereslettel arányosan kell megállapítani. A főváros közlekedési-közüzemi költségei ezért hiába fele-harmada annyiak, mint a nyugati nagy-

városokéi. Mert a kerestetekhez képest kétszer-háromszor akkorák.

A helyi politikusoknak nyilvánvaló politikai érdekük ahhoz fűződik, hogy az üzemeltetés színvonala érzékelhetően javuljon, hiszen ez az újraválasztásuk fő feltétele, mivelhogy a választóknak a „rövid távú” érdeke is. Ugyanakkor a gazdaságfejlesztés számára is kedvező komparatív előny lehet ezeknek a ráfordítást növelő költségeknek az alacsonyan tartása. Gyakori eszköze ez a várospolitikának. A bevétel ilyen esetben csak a folyó kiadások fedezetét kell biztosítsa. Az élénkülő gazdaság hatalmas externális hasznot eredményezhet a városnak. Ennek a feltétele persze az üzemeltetés mentesítése a profítkényszer alól, amit csak köztulajdonban lehet biztosítani.

A város *fejlesztése* azt jelenti, hogy a városi élet, a szó legátfogóbb értelmében, magasabb szintre emelkedik: nő a szolgáltatások köre és színvonala, javul a város esztétikai és szimbolikus imázsa, erősödik a gazdasága és a jövedelmenteremtő képessége.

Ez a lakosoknak is érdeke ugyan, de ők rövid távon és közvetlenül általában nem érzékelik. Alapvetően a gazdaság szereplőinek az érdekkörébe tartozik, akik e folyamatból biztos és jól kalkulálható profitot húznak, és éppen ezért szívesen részt is vesznek benne. Piacgazdaság esetében a város ezt leginkább a kínálat megteremtésével tudja kedvezően szabályozni. Az „állami gazdaság” a városfejlesztés tekintetében éppen azért volt oly deficités, mivel hiányzott belőle a *haszon* motivációja.

A város *rendezése* viszont azt jelenti, hogy léteznek az üzleti középtávú kalkulációt meghaladó szempontok is, mert ezek híján hosszabb időtávon már károsodás éri a várost és lakóit. Lényegében amiatt, hogy a rövidebb időtávon kalkulált döntések visszafordíthatatlan, vagy csak költségesen visszafordítható negatív eredményeket hoznak. A példa kedvéért, egy rossz helyen megépített benzinkút

megakadályozhatja egy létfontosságú későbbi városi útnak a csatlakozását.

Jól látható itt az elvi nehézség, vagyis hogy a szükséges hosszú távú döntéseket a rövid távú sikerben érdekelt politikai testületnek kell meghoznia. Sehol a világon nem született még érdemi megoldás erre a problémára, és ez a hiány több mint nyugtalanító. A „tüneti” megoldás az, hogy a „hosszú távú” tervet erős hatályossággal látják el, és mintegy kiemelik a köznapis döntések köréből: alkotmányos kérdésnek tekintik, országos hatáskörbe utalják, minősített többséghez kötik, közgyűlés diszkrecionális hatáskörébe vonják és így tovább. A mi jogrendünkben az utóbbi megoldás realizálódott. Az 1990. évi LXV. önkormányzati törvény 10. §. (1)d) a településrendezési terv jóváhagyását a képviselő-testület át nem ruházható hatásköréként írja elő. Mint azóta láttuk, ez kevés a terv hatékonyságának a biztosításához. Parkinson emlékezetes példája szerint, az atomerómű vitája 2 perc, a biciklitárolóé meg 2 óra, mivel ahhoz mindenki ért.

A történetek értékeléséhez a fentieket előre kellett bocsátanunk.

A közérdekről

A rendszerátmenetnek egyik neuralgikus pontja a képviseleti demokrácia elvének a gyakori félreértése. A képviselők hajlamosak arra, hogy a megbízásukat „pártállami” jelleggel fogják fel, azaz időben és tartalomban korlátlanak. Persze valóban nem könnyű egy meghatározott időre választott testületnek ennél jóval hosszabb kihatású döntéseket hozni. Bonyolult szakmai és legitimációs kérdések vetődnek fel ilyenkor. Példaképpen álljon a következő eset.

Magyarország egyik legpatinásabb műszergyára 1989-ben csődbe került, mivel a vezetői évtizedeken keresztül el-

mulasztották a szellemi innovációt, a termékfejlesztést és a piaci marketinget. Viszont megmaradt a 4 hektáros hatalmas telektömb, a főváros egyik legértékesebb helyén. Tüstént kinézte magának egy német építővállalkozás, és az új kerületi önkormányzat szakmai, és még ki tudja milyen manipulálásával erre a zöldövezetben fekvő telekre 10 szintes (28 méteres) magasságú, 12 hektár szinterületű beépítést tervezett. Hosszú, bonyolult háborúskodás kezdődött a főváros, a kerület, a lakossági érdekvédő csoport között, aminek a végső, kompromisszumos eredménye a beépítés 30%-os csökkentése lett. A „Gesztenyés” egyesület a rájuk sok éven át nehezedő hatalmas nyomás alatt szétfoszlott, a tagjai idegileg-fizikailag felmorzsolódtak.

Az önkormányzat képviselője azt mondta egyszer egy tiltakozó lakónak, aki inkább közparkot szeretett volna oda: „Van rá 2 milliárd Ft-ja? Mert akkor van park.” Szempontként tehát csak a pénzügyi bevétel jelent meg, a városépítés és a lakossági érdek hozzá képest elhanyagolhatónak minősült.

Természetesen valahogy így történt volna a pártállami időkben is, legfeljebb a végső szót a pártközpont megbízottja mondja ki. De egy demokratikusnak mondott testület számára ez nem igazi mentség. Szakmailag ez a döntés persze akár jó is lehetne. Amit azonban nem hagyhatunk a „megérzésre”, mint a jelen esetben. Van rá vizsgálati módszer⁹ és van egyeztetési eljárás is. A testületek azonban többnyire mindkettőt letudni való, fölösleges koloncnak tekintik, időhúzásnak, ami akadályozza őket a döntéshozatalban. A törvényszövegben szereplő „köz meghallgatás” szót, amit az angolszász joggyakorlatból vettünk át, nem értették meg. Ez tulajdonképpen azt jelenti, hogy minden lényeges fejlesztés előtt az egyeztetést le kell bonyolítani az érintett lakossággal. Nálunk ez egy évente egyszer megtartott, tartalom nélküli „szabad pártnap”-ra „transzformálódott. Hogy a megalapozottság

a felelős döntésnek, vagyis a közérdek képviselőjének a feltétele, az még nem vált világossá.

A közvetlen lakossági érdekképviselő Budapestén ma többnyire rosszabb, mint a tanácsrendszerben volt. Súlyos mondat ez, de tényszerű. A főváros közgyűlésében nincsen képviselve a területi érdek, még annyira sem, mint az Országgyűlésben. 1994-ig legalább a közgyűlés tagjai voltak a kerületek küldöttei is, ha sokra nem is mentek vele. A Lágymányosi híd építését például hiába ellenezte mindhárom érintett kerület (IX., XI., XXI.). Azóta ez sincs, csak központilag összeállított pártlisták.

A kerületi közgyűlésekben van ugyan egyéni választóköri körzet, de a testület munkáját itt is a frakciófegyelem irányítja. Ezen belül gyakran a valahonnan betáplált szempontok, amikhez a képviselőknek igazodniuk kell. Tulajdonképpen a „kijárás” személyes kapcsolatokon alapuló és a múlt rendszerben általánosan elterjedt gyakorlatának a továbbélése ez. Nostalgia támad bennünk a *virilizmus* háború előtti intézménye iránt, amikor a legnagyobb adófizetők választás nélkül, alanyi jogon lettek a testület tagjai. Mert ez legalább áttekinthető „kijárás” volt, és a helybéli nagy adófizető bizonyára felelősséget érzett az iránt, hogy az ő adóját mire fordítják. Általános volt, hogy ezek jóval több adót fizettek, mint amire kötelezve voltak, ez tisztességnek is számított. Mai szemmel nézve ez szinte hihetetlen.

A szakszerűség hiánya

A testület laikusokból áll, a döntéseket szakmailag felkészült hivatali apparátusoknak kell előkészíteni. A bázisuk adva volt a tanácsi rendszer VB hivatalaiban, ezek lettek az önkormányzati hivatalok. De sajnos anélkül, hogy az új feladatokat és az ehhez szükséges új szervezeti és működési rendet komolyan átgondolta volna valaki.

Az elmúlt rendszerben e hivatalok dezintegráltak voltak, jórészt államigazgatási ágazati függésben, ami természetesen is egy központi újraelosztáson alapuló rendszerben. De természetellenes, ha az önkormányzat a saját gazdájává kell váljon. A „gazda” fogalma így megfoghatatlan, hiszen a szakapparátusból hiányzik az együttműködés, a képviselő-testület pedig már csak a koordináció és összefüggések nélküli előterjesztésekkel találkozik – amelyeken már a legnagyobb jóindulattal se lehet segíteni. Különösen súlyos ez a hiány a főváros szintjén, ahol az elmúlt tíz évben épp emiatt maradt el minden érdemi stratégiai döntés, és került a város a problémákkal való sodródás állapotába.

A városüzemeltetés szempontjából súlyosan problematikus lépésnek kell tekinteni a közművek privatizációját. (Vízművek, Csatornázási Művek) Kétségtelen, hogy ezek az elmúlt rendszerben kontraproduktívak, forrásnyelők, az eredmény iránt érzéketlenek voltak. A privatizáció motívumai között valószínűleg szerepet játszott az a megfontolás is, hogy az üzleti szféra jobban meg tudja őket rendszabályozni, és haszonnal képes majd üzemeltetni. De kinek a hasznára? A törvény szerint ezek önkormányzati alapfeladatok, és még az elláthatóságuk is kérdésessé válik intézkedési jogkör híján.¹⁰ Az árképzés meg kikerült az önkormányzat hatásköréből, a piaci szféra profitkényszere alá. Holott, mint említettük, a korszerű városgazdálkodás épp ennek révén nyújtott díjkedvezményekkel emelheti a város komparatív versenyképességét. Az eladásnak lehet persze józan indoka is, mint a fejlesztő tőke bevonása, de esetünkben ez is kérdéses. Az a komplex, hosszú távú gazdasági mérlegelés, ami az optimális döntéshez kellett volna, mindenesetre nem készült el, és így az eladás célszerűsége sem ítéltető meg. Annyi bizonyos, hogy ez a privatizáció nagyon megnehezíti az átgondolt városfejlesztést. A két kockázati lehetőség a közpénzből csinált priváthaszon, a másik a városi szándéktól független önérdékű beruházás.

A fejlesztést illetően az a legfeltűnőbb hiány, hogy a főváros tíz év alatt se készített fejlesztési koncepciót. 1991-ben a hivatal elutasította a tervezési ajánlatot, 1994-ben pedig félbeszakította a Második Millennium címmel készülő, a városfejlesztés kialakítására vonatkozó munkát. A jelenleg készülő koncepció nagy valószínűséggel nem nyer jóváhagyást a ciklus végéig, és így a városnak nem lesz stratégiája a vállalkozókkal való egyeztetésre. Budapest valószínűleg az egyetlen város Magyarországon, amelynek nincsen fejlesztési koncepciója. Ennek meghatározó oka az intézményi reform elmaradása, ugyanis az egyes szakmai ügyszakmák az elmúlt rendszerben megszokott érdekvizonyaik szerint jártak el, és mindig elzárkóztak a stratégiaileg egybehangolt fellépéstől. Magának a városfejlesztésnek még formális gazdája sincsen a főváros hivatalában.

A dolog összefügg a városvezetésnek a tervezéstől való irtózásával is. „A tervezés – kommunista csökevény” idézi Szalai Anna a felelős véleményt. (Város meg a képe, Népszabadság, 1996. július 5.)

A totális állami tervezés kétségkívül csődbe vezetett – de a felkészületlenség ebből azt a hibás következtetést vonta le, hogy *maga a tervezés fölösleges*.

Így előállt egy sajátos ellentmondás. Magyarország a rendszerváltáskor a lehetséges gazdasági stratégiák közül a „kínálatit” választotta, vagyis a komparatív előnyök nyújtását a hazánkba érkező tőke számára. Így jöttek például a nagy transznacionális vállalatok. Ám Budapesten az érdemi kínálat várostervezést igényelt volna. Annál is inkább, mivel a példátlanul központosított városszerkezet elég kevés érdemi fejlesztési lehetőséget hagyott a befektetők számára.

A helyzet eléggé elképesztő. Az elmúlt évtizedben 10–12 milliárd dollár működő tőke érkezett a fővárosba, aminek tapasztalat szerint körülbelül a fele építésre szokott menni. Ez olyan 150 milliárd forintot tenne ki – évente.

A millennium óta nem volt ekkora fejlesztő erő Budapesten. Hol van hát? Mi épült az 1890-es években, és mi épült az 1990-es években? Mire büszkék a magyarok, mi érdekli a turistákat, mi vonzza a vállalkozó tőkét? A hiányosság nyitja éppen az, hogy ez a most érkezett tőke nem várost épített, csak házakat. Mivelhogy nem volt olyan egységes kínálati elgondolás, ami a városépítésre ösztönzött volna.

A városrendezést illetően súlyos kiindulási alapprobléma, hogy rossz volt maga a törvényi szabályozás. Az érvényben lévő még az előző rendszer igényei szerint készült, és nem sikerült újat létrehozni közel egyidejűleg az önkormányzati törvényekkel. Így azután egészen 1997-ig ezen a fontos területen igen fogyatékos volt az önkormányzati joganyag, viszont komoly érdekek is fűződtek a rendezetlenség fenntartásához. A fővárosi rendezési terv készítői például, bizonyára nem ok nélkül, nem voltak hajlandók feltüntetni a tervlapokon a belterületi határt. Ezt a kérdést csak az új építési törvény előírása oldotta meg. A legsúlyosabb probléma az, hogy a városszerkezet centralizáltsága megmaradt, és ez az érdemi kínálatot, az említettek szerint, erősen leszűkítette.

A főváros fejlesztésében a kétszintű közigazgatás alapproblémája az önkormányzati vagyron megosztása volt. Fő szabályként a főváros kapta az összefüggő műszaki infrastruktúra-rendszereket, és a kerületek a telek- és ingatlanvagyron nagy részét. A kettő azonban kiegészíti egymást, hiszen az ingatlan közmű nélkül nem használható, és a közmű is értéktelen, ha nincsen felhasználója. A kapcsolat különösen fontos a városfejlesztésben, ahol az építkezésnek előfeltétele a megfelelő infrastruktúra. A fejlesztésnek tehát az a dilemmája, hogy „fővárosi” ráfordítást igényel, de „kerületi” hasznot hoz. A megoldás olyan közösen elhatározott akció lehet, amelyben a ráfordításon és eredményen szerződéses alapon megosztoznak. De ehhez együttműködés kellene, ami nincs, jószerével kísérlet se

történt a megszervezésére. A gazdátlanság fő kárvallottai, a peremkerületek, néhány éve szerveztek egy informális érdekegyeztető fórumot. Jól elárulja ez a tény, hogy már a helyi közigazgatás is a centralizációs mechanizmusokban látja a maga fő problémáját. A főváros és a kerületek közötti viszony ma már lövészárók-háborúra emlékeztet. Az alapja ennek az, hogy a városfejlesztést a felek „nulla-összegű” játszmának tekintik, ahol csak egymás rovására lehet nyerni, akár a kártyában. A „nulla-összegű” játszma a tervalku szisztémára jellemző. Jól mutatja e példa, mennyire nem sikerült még a gondolkodást megváltoztatni. Holott minden sikeres fejlesztés „pozitív összegű” játszma, vagyis közös nyeresési esélyt kínál a résztvevőknek.

Egy lépés előre, két lépés hátra

Hát ezt a Lenin által ajánlott koreográfiát jól megtanultuk! A településügy reformjának a kiindulása a nyolcvanas évek közepétől kibontakozó forráshiány volt. Ez arra készítette a pénzügyi kormányzatot, hogy mindenkit saját források feltárására ösztönözzön. Így azután a kerületi tanácsok lehetőséget kaptak arra, hogy bevételeik kiegészítéseképpen értékesítsenek kezelésükben lévő ingatlanokat. Élt is vele ki így, ki úgy. A dolog jogi háttere elég tanulságos. A tulajdonjognak három fajtája ismeretes, a használatra, a birtoklásra és a rendelkezésre vonatkozó jog. Az elidegenítést csak a legutóbbi foglalja magába, ezért teljes értékű tulajdonjognak csak ez tekinthető. Ugyanakkor a kommunista jogrendben, ahol minden az államé, a szó szoros értelmében másnak nincs is joga erre, amit „tanácsi tulajdonnak „neveztek, az csak a birtoklásra vonatkozott. Jobb ezt nem bolygatni, exlexben volt, akár maga az egész rendszer... A két fő lehetőség a korrupciótól se mentes kótyavetyélés és a felértékelő fejlesztés volt.

Ez utóbbival indult el újból olyasvalami, amit városfejlesztésnek, azaz az értékekkel való haszonelvű gazdálkodásnak nevezhetünk. Az I. és a IX. kerület dolgozott ki ilyen logika szerinti telekgazdálkodási koncepciót. A legfontosabb ilyen kezdeményezés a XI. kerületben történt. Elemzések során nyilvánvalóvá vált, hogy a városi telkek értéke és hozadéka esetenként jóval nagyobb a kerület ipari tömbtelkein, mint a már nagyrészt csak vegetáló ipari termelés haszna, és ezért felmerült a kerületi tanácsban, hogy egységes koncepció alapján egy olyan hatalmas volumenű ingatlanfejlesztést lehetne itt eszközölni, ami a XXI. századi főváros számára egy új Duna-sort eredményezne, a kerület negyedmillió lakóját Duna-parttal ajándékozna meg, a befektető tőke számára kedvező beruházási lehetőséget, a főváros egészének pedig a déli kapcsolatok radikális megjavítását hozná – hiszen itt a legközelebb, a legolcsóbb és a legegyszerűbb a csatlakozás a nyugati és a balkáni kontinentális fő irányokhoz. Amit a vállalkozó tőke is tüstént felismerne. Jó kiegészítő fejlesztési övezete lehetett volna ez az akkoriban készülődő világkiállításnak is. A tervszerűt az egész piaci alapon lehetett volna megvalósítani, a tulajdonosok által alapított fejlesztő részvénytársaság formájában.¹¹

Csakhogy mivel ez a fejlesztés mind a mai napig elmaradt, a tőke lerohanta helyette az M1-es autópálya bevezető szakaszát és az M0 megépült déli szektorát. Akkora zöldmezős beruházások vannak ott, hogy csak győzzük beszívni a benzingőzt, mivel ezek csak személykocsival közelelhetők meg.

Az, hogy a piacgazdaság ilyen meghatározó fontosságú intézményeit, mint a részvénytársaság és a közhasznú városfejlesztés, éppen a piacra és a demokratikus önrendelkezésre hivatkozó rendszerváltás akadályozta meg, több mint különös. De tény, hogy az újonnan felállt önkormányzatok (a kerületi és a fővárosi is) azonnal levették a napi-

rendről, és a fejlesztési problémáik megoldására azóta is egyfolytában a negyven év óta megszokott, kormányzati pénzekért folytatott alkuk módszerével próbálkoznak. A Lágymányosi híd esetében ez be is vált, a délbuda-rákos-palotai metróvonalnál egyelőre nem.

Cápa?

Annál is sajnálatosabb ez, mivel az önkormányzati elv alapján elképesztő mennyiségű vagyont kaptak, hogy a problémáikat a továbbiakban ennek segítségével oldják meg. A teljes önkormányzati vagyonnak körülbelül kétharmadát a főváros kapta meg, a radikális államtalanítás után ő lett Magyarország legnagyobb tulajdonosa. Igaz, a kezelendő problémái se voltak csekélyek.

A vagyonnak a legértékesebb – és a városfejlesztés szempontjából legfontosabb – része az volt, aminek a feltárása, mint láttuk, megkezdődött már az előző rendszer vége felé – vagyis a telekvagyon. A törvény úgy rendelkezett, hogy a privatizáció során az iparterületek telkei folyamatosan önkormányzati tulajdonba mennek át, a felét megkapja a helyi önkormányzat, a másik felét pedig egy központi fejlesztési alapon keresztül az ország valamennyi önkormányzata, illetőleg e területek a szükséghez képest tőlük vásárolhatók ki.¹² Ez az összességében jó ezermilliárd forint értékű vagyon azonban gazdálkodást igényelt volna – ami elmaradt. A hírhedt „Tocsik-ügy” még a csúcst se teszi ki ennek a jéghegynek. Százmilliárdok tűntek el ugyanis az önkormányzatok kasszájából.

Ennek a vagyonnak a legnagyobb része a főváros úgynevezett „déli iparterületein” volt, a IX., X., XI. és XXI. kerületekben, és a feltárásuk városfejlesztést igényelt volna. Ami pedig nem történt meg – igaz, a törvény se írta elő kötelezően. Csinálni azért mégis lehetett volna, hiszen nem

volt tilos, és az önkormányzati törvény – önkéntes feladat formájában – kifejezetten buzdított is rá.

A legnagyobb baj azonban az, hogy ennek a *lucrum cessansnek*¹³ a fele a vidéki önkormányzatokat sújtotta – amelyek már eleve is jóval kevesebbet kaptak a vagyonból. Így esett el a magyar vidékfejlesztés egy 500 milliárd forintra becsülhető vagyoneértéktől. Mialatt a főváros változatlanul arra tart igényt, hogy a vidék továbbra is úgy támogassa beruházási forrásokkal, mint az előző fél évszázadban.

Piacról pedig, és boszorkányokról, mivelhogy nincsenek, szó se essék. Egy elkeseredett kutató írta még az elmúlt rendszerben azt, hogy „Budapest – Magyarország cápája.” Meg is bélyegezték demagógia miatt. Ámde mit mondjunk akkor erről a telektörténetről? Vagy mit mondjunk a kútba ejtett világkiállításról?

A parlament 1992-ben az *Expo '96* eredeti, túlméretezett programját – ami még az előző rendszer gigantomán és forrásérzéketlen logikája alapján készült – megfontoltan a pénzügyi realitás szintjére redukálta. A rendező főváros viszont ragaszkodott ahhoz, hogy a megnövekedő idegenforgalom által igényelt infrastruktúra-fejlesztés többletköltségeit a kormányzat finanszírozza. Ami voltaképpen méltányos is volt, és megfelelt az önkormányzati törvénynek is.¹⁴ A döntő fontosságú elem egy új Duna-híd volt a főváros déli övezetében – aminek építését a kormányzat átvállalta.

Csakhogy a főváros, szakmai felkészületlensége miatt, nem tudott más objektumot javasolni, mint az előző rendszer koncepcióiból örökölt és szakmailag már akkor is sokat támadott Lágymányosi hidat. Így azután ez épült meg, több mint 20 milliárd forintból. Körülbelül ennyi volt az Országgyűlés által az expó egészére biztosított pénzügyi támogatás. Holott ugyanezt a funkciót, városfejlesztési és környezetvédelmi szempontból mérhetetlenül kedvezőbben, 3 milliárdból meg lehetett volna valósítani

a Galvani útnál. Az 1992-es hídépítési tervpályázaton, amit költségvetéssel együtt kellett benyújtani, a műszaki megoldásoktól függően 1,8 és 4,9 milliárd volt a két szélső ajánlat. Ez a Fehérvári úttól a csepeli gerincútig terjedő útszakaszt is magába foglalta, a szükséges csomópontokkal együtt. És ennek híján változatlanul megoldatlan maradt Csepel megközelítése és kihasználatlan a főváros legfontosabb fejlesztési adottsága, a déli iparterület.

Am ami a leginkább sajtáságos: miután a főváros vezetése ezen a módon megszerezte az állami pénzt a saját beruházásához, megakadályozta a vidéket abban, hogy az expó mellékrendezvényeinek a segítségével kiépíthesse a saját nemzetközi kapcsolatait. Mintegy 2-3 tucat ilyen rendezvényre készültek országszerte – ásványok világkiállítása és hasonlók formájában –, és még pénzt se kértek hozzá a rendezők, megoldották volna saját forrásból. Nos, nem volt mit megoldani. A főváros vétót emelt az expó ellen.¹⁵

Contraaquincum

A rómaiak, midőn kolonizálták a Kárpát-medencét, megálltak a Duna jobb partján, Pannonia tartományban, és megelégedtek azzal, hogy a bal partot „Barbaricumot” ellenőrzés alatt tartják. Villákat, kellemes városegyüttest, amfiteátrumokat és őrtornyokat építettek itt maguknak. Viszont a túloldalon volt időtlen ideje a Duna legfontosabb átkelőhelyének a hídfője, ezért az utak ide vezettek, a barbárok pedig nagy piacot létesítettek itt. Ennek a kontrollálására épült Contraaquincum hatalmas erődje, amelynek a sarokbástyája a Belvárosi Templom mellett még ma is látható.

A kontroll persze csak akkor működik, ha a piac itt marad. Ennek feltétele, hogy ne lehessen másfelé menni. Ide kell tehát vezetni minden utat, és meg kell akadályoz-

ni, hogy az utak másutt kereszteződjenek. A koncepció nem sokat változott. Így azután a fővárosi tömegközlekedés 80 százaléka a Belvároson préselődik át, a gépkocsiforgalom 82 százaléka a Nagykörúton belüli térséget érinti, „piac” meg csak itt található. A nagy bér-irodaházban az Astoriánál, metrók és más közlekedési fővonalak metszéspontján, 60 ezer forint a bérleti díj négyzetméterenként. Az Orczy téren épülő bérirodákban 3 ezer forintban reménykednek, míg a Külső Jászberényi úton, a tönkrement iparvállalatok irodaházaiban már néhány száz Ft-nak is örülnek. A bérleti díj ugyanis a kinyerhető profittól függ, ez pedig a megközelítési lehetőségtől.

Van-e más különbség, mint hogy a légiók hajdani ellenőrző szerepét átvette a pénzügyi szabályozás?

A kolonizált harmadik világban megfigyelhető, hogy a hatalmi-gazdasági centrumok közvetlen közelében óriásvárosok rettentő slumjeibe tódul a népesség, mivel morzsákra a gazdagok asztaláról még leginkább itt lehet számítani: Mexico City, Sao Paolo, Kairó, Lagos, Algír, Delhi, Bombay stb. Másrészt viszont a helyzetüket meghatározza, hogy semmi lehetőségük nincsen az életük megszervezésére és lehetőségeik bővítésére. A slum egy kezelhetetlen emberi töltelék, fölösleges és káros is. A tudomány – már és még – nem vonta le ennek az operatív következményeit. Madách Imre eszkimó-jelenetében láthatjuk a probléma megoldását.

A harmadik világban a slumképződés a népesség-robbanással is összefügg. A mi helyzetünknek az a sajátossága, hogy – eltérően a harmadik világtól – ez a slum a city-centrum peremén egy demográfiai *összeomlás* küszöbén van keletkezőben. A másik sajátosság, hogy a társadalmi tradícióink és demokratikus alkotmányunk tulajdonképpen lehetővé tennék a társadalom ama érdekérvényesítését, amiről az önkormányzatok Európai Chartája beszél. „Semmit rólunk nélkülünk” – a rendi de-

mokráciának ez a mondata Széchenyi Istvánnak is kedvence volt. Nyilvánvalóan ez a magatartás lenne a jövő záloga. De az emberek egyelőre inkább a „lábukkal szavaznak”, nem látván lehetőséget érdekeik másféle érvényesítésére.

Sodródás

Fővárostervezés tehát nincs. Így azután a főváros, noha van vagy 100 milliárd forintnyi mobil pénze, ezt kötvénybe fekteti. Sajátságos, hogy ekkora keresleti konjunktúra mellett, mint amit az ide érkező vállalkozó tőke jelent, ezt a pénzt nem a városra, a kínálat javítására fordítják. Tervezés híján azután a várost, és az egész agglomerációt hátrányosan érintő fogyatékoságok halmozódnak fel. Nagyrészt még az elmúlt rendszer örökségei – de a változások a problémákat általában elmélyítették, és megoldani ebben az évtizedben egyet sem sikerült közülük.

Néhány a fontosabbak közül:

– Az M0 autópálya keleti, pesti szakaszának a hiánya. Ezért zúdul a kamionforgalom a fővárosra.

– Dél-Buda és Csepel közlekedésének a megoldatlansága. Mind a közúti, mind pedig a tömegközlekedés rossz.

– Az agglomeráció és a főváros tömegközlekedési kapcsolatainak a hiánya. Több mint félszáz nyugat-európai nagyvárosban működik ilyen egységes rendszer, a berlini és a londoni a legjelesebb. Minálunk még a közlekedési szövetséget sem sikerült létrehozni a BKV, Volán, MÁV között.

– A Moszkva tér megoldatlansága. Észak-Buda forgalma már majdnem ellehetetlenült, és ez a tér mérhetetlenül lezüllött állapotban van.

– A parkolás krónikus lehetetlenségei. A nyugati nagyvárosok P+R (park and ride) rendszere csak a tömegközlekedés fejlesztésével együtt valósítható meg.

– A központi szennyvíztisztító telep hiánya. A szennyvíz háromnegyede tisztítatlanul ömlik a Dunába, ez a Dunapart rendezését is lehetetleníti.

Ugyanakkor folyik a villamoshálózat felszámolása, a forgalmilag kedvező „átmenő” járatok megszüntetése – legutóbb az 1-es és 4-es autóbuszokat szüntették meg, illetve darabolták föl részjáratokra –, tervezett a trolibuszok megszüntetése is. Látható, hogy a legtöbb probléma a tömegközlekedésben jelentkezik, ennek megfelelően romlik is a mutatója. Egy jó évtized alatt 80 százalékról 65-re esett vissza az aránya a teljes közlekedésben.

A közlekedésnek a kulcsszerepe könnyen érthető, hiszen a városi problémák főleg a megközelítéssel függenek össze. Ez nagy részben növeli a hely értékét, hiszen ez a város lényege, de túlhasználat esetén hátrány, azaz értékcsökkentő is lehet. De ha ez így van, miért nem kezdődött el a problémák megoldása?

Az a fő oka, hogy szinte valamennyi felsorolt alapprobléma rendezése akadályozná a dél-budai metróvonal megépítését. Kisebb részben azzal, hogy forrásokat vonna el tőle, hiszen például 16-szor nagyobb villamoskapacitás teremthető meg ugyanannyi pénzből, de nagyobb részben azzal, hogy megoldaná azokat a gondokat, amelyekre hivatkozik ez az öncélú óriás beruházás. Az önkormányzati törvény szerint a helyi közlekedés önkormányzati alapfeladat, és valamennyi városban így is kezelik. Csupán a főváros az, amely állami segítséghez ragaszkodik ebben is.

Álljon itt példának 1 milliárd forintból összegből megvalósítható közlekedésfejlesztés összehasonlítása, 1997-es árszinten, utazás/hálózat-km, nap dimenzióban: (forrás: Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve, I. 1997. március)

metró	500
személykocsi	1000 (az utépítést is beszámítva)
autóbusz	4000 (szintén utépítéssel együtt)
villamos	8000

Az élet persze nem áll meg. Koncepció híján is fejlődik a város. Részben beruházó vállalkozások fejlesztik, részben meg a kerületi önkormányzatok. De problémák mindkettővel vannak.

A vállalkozó tőke legfontosabb megjelenési formája az elmúlt évtizedben a fővárosban a bevásárló gigacentrumok tömeges megjelenése volt. Szokatlan a fejlett országokban, hogy a kereskedelmi tőke kapjon befektetési koncessziókat, tekintettel a minimális hozzáadott értékre. De mi mások vagyunk. Így lehet a fővárosnak a kimondott fejlesztési célja a „kiskereskedelem korszerű tömegigényeinek a kiszolgálása a bevásárlóközpontokban és a luxusigényeké a belvárosi kisüzletek fenntartásával.”¹⁶

A bevásárlóközpont gazdaságfilozófiája a monopóliumképzés, amivel diktálni lehet a kiskereskedőknek, mint a helyiségek bérlőinek, és a beszállító kistermelőknek is. Érvelni lehet a hatalmas forgalom miatti ellehetetlenülés okán a közpénzből való infrastruktúra-fejlesztés mellett is. Egy fővároskörnyéki önkormányzat, miután szép bevételt szerzett a telkeknek a bevásárlóközpontok számára történő eladásából, most a nagy forgalom miatt a metró kiépítését követeli. Ez azért is jó, mert ha az üzlet netán beuccsol, az így ellátott telkek értéke óriási lesz, és nagy priváthasszonnal lehet majd eladni őket.

Még érdekesebb a bevásárlóközpont városfejlesztési koncepciója. „Az építészeti tömegjáték (...) befelé fordított önálló utcájával megteremtve egy belső hangot, vásárlást, csillogást, szórakozást, derűt, a sétálás és szemlélődés gyönyörűségét, ahol elfeledkezhetünk a körülöttünk nyüzsgő hangos, erőszakos, és bántó külső világról.”¹⁷ Líraian vonzó kép ez, csak hogy vegyük tekintetbe: amiről itt el kell feledkeznünk, az maga *Budapest*. A tervező láthatólag lemond arról, hogy segíteni próbáljon rajta, és megoldásként az elfeledkezést ajánlja. (Csak a profitról nem feledkezünk el...)

A kerületi önkormányzatok jelentős fejlesztő hatáskört kaptak. De az ésszerű használatuknak két akadály volt.

Az egyik a szakmai fogyatékoság. Részint a testület eltökélten „rövid távú” érdekelttsége, amely a pillanatnyi bevétel kedvéért rögtön semmibe vesz minden hosszabb távú, igazi érdeket. Igaz persze, hogy magából a leépült közgondolkodásból is kiveszett a gazdaságtannak az az elvi megállapítása, hogy a föld is érték, amivel gazdálkodni kell. Illetve mindenki tudja, ha a saját telkéről van szó. Csak köztulajdon esetében felejtik el.

Így aztán foghíjat, tömbbelsőt, óvodaudvart, közparkot, ami csak van, mindent odaadnak az első vállalkozónak. A budai zöldövezetben folyik a lebetonozás, fogynak a fák és szaporodnak a házépítés arányában a gépkocsik, nő a forgalom és szennyeződik a levegő.

A másik fogyatékoság a központosodott városszerkezetből adódik. Lehetetlenség a kerületek számára, hogy alközpontokat alakítsanak ki, azok nélkül pedig alig lehet a vállalkozó tőke megjelenésére számítani. Nincs megfelelő építési telekkínálat sem. Az 500 négyzetkilométeres város zsúfoltnak tűnik, holott a laksűrűsége mindössze annyi, mint egy dunántúli falué, 35 fő/ha. Ennek a „Contraquincum” szindróma az oka, a centralizáltság, ami a terület nagy részét alig megközelíthetővé és ezzel használhatatlanná teszi.

Van azért ki nem használt „értékes” terület is jócskán – de ezzel is gazdálkodni kellene, ami többnyire hiányzik. Jellemző az új keletű gazdátlanságra a Váci út esete. Az évtized elején átadták itt az északra vezető új metróvonalat. Közpénzből épült és igen drága volt, de legalább felértékelte az ott lévő ingatlanokat. Lett is ebből haszna – no nem a beruházási pénzt előteremtőknek, hanem a befektetőknek. Az újabb metróvonal építése pedig újabb közpénzekre vár.

Ha viszont szabályozott az önkormányzat és a befektető együttműködése, akkor igen jelentős városfejlesztő hatás érhető el. Így indult el 1992-ben egy városnegyed-rekonstrukció a Ferencvárosban. A SEM IX. társaság végzi, amit a kerületi önkormányzat, az OTP és a CDC francia állami fejlesztési bank alapított. Az igen jó városszerkezeti pozíciójú, ámde rendkívül lerobbant Közép-Ferencváros felújítására vállalkoztak „pénz nélkül”, vagyis a további építések mindig a már elkészült lakások eladási árából finanszírozzák. Így érték el azt, hogy a mindössze 70 millió Ft-os induló alaptőkével eddig mintegy 1000 új lakást adhattak át, és körülbelül ugyanennyit újítottak föl. A vállalkozás nullszaldós. Az önkormányzattal feladatmegosztást alakított ki, annak alapfeladatait érintően. Például a lebontott házak lakóit nagyrészt az önkormányzat helyezi el, viszont a SEM IX. segítséget nyújt a lakásfelújításokban. Az akció 1998-ban elnyerte az Ingatlanfejlesztők Nemzetközi Szövetségének, a FIABCI-nek a nagydíját, és a Hild-émlékérmét is. A József Attila által hajdan a hulló korom városperemeként megénekelte térség ma már London Mayfair-negyedére kezd hasonlítani. Érdekes ezt a 70 millió forinttal elért városfejlesztési eredményt összehasonlítani a fővárosnak a több mint *ezerszer annyi* forrásával – és elért eredményeivel.

Az évtizedet végeredményben mégis a megoldatlan alapproblémák felhalmozódása jellemzi. Gyorsan romlik a tömegközlekedés aránya a gépkocsihasználat rovására. Hatalmas a zsúfoltság, a zaj és a légszennyezés a belső kerületekben. A nemzetközi kamionforgalom sehogy se tudja elkerülni a várost. Megoldatlan a szennyvíztisztítás. Slumosodik a bérházövezet, és már a lakótelepek egy része is. Radikálisan visszaesett a lakásépítés. Szinte menekülés jellegű a kiköltözés a városból. 1978-ban 21 000 lakás épült, ennek a fele volt panel, 1990-ben 5000, 1998-ban pedig 2400. Az elmúlt fél évszázadban soha nem volt ilyen

alacsony az építési volumen. Ez szorosan összefügg a városi telekkínálat hiányával is – ami viszont a városszerkezet eltorzulásával. Tíz év alatt 10 százalékkal csökkent a népesség, holott eközben jelentős volt a bevándorlás is. A főváros szociológiai összetétele teljes átrendeződésben van az integrálhatatlan társadalmi rétegek irányába. A városi ellátó hálózatok – boltok, mozik stb. – panganak, az önkormányzatok bérletbe adási lehetőségei csökkennek. Miközben, és ez már országos gazdasági probléma, a hazai kistermelők kiszorulnak az értékesítésből. A vállalkozó tőke építkezései részint agyonzsúfolják a belső városnegyedeket, részint a városperemre kerülnek bevásárlóközpontok formájában.

Fenyegetőek a folyamatok társadalmi következményei is: a hajléktalanok tömege, a piszok, a durvaság normává emelkedése, a közbiztonság hiánya, a társas élet összeomlása. Mindenki a lakásába zárkózik, és a pénzesebbek számára seregestül épülnek az őrzött lakóparkok, akár Brazíliában. És a szintúgy őrzött „bevásárlópark”, a földi paradicsom ígéretével a lakhatatlanná váló város helyett. Elveszőben az emberek hite az érdekérvényesítés lehetőségében, széthullóban az, amit szociológiai értelemben „városnak” nevezünk. Prága és Krakkó, Bécs és München, sőt még a félig háborús Belgrád is derűsebb és emberségesebb hangulatú ennél a tülekedő, rosszkedvű és végtelenül frusztrált városnál, a mi fővárosunknál. Ahol még a „sikeresek” is rosszul érzik magukat, menekülnének. És persze ők tehetik is meg leginkább.

Happy end?

Budapest adottságai persze hatalmasak. A pusztasorsok is külön tanulmányt érdemelne, kifejtésük pedig egy kötetméretű koncepciót. Mutatvány ebből a „Második Mil-

lennium" címmel, a BME Urbanisztikai Intézetében 1994-ben készített helyzetelemzés és fejlesztőstratégia-vázlat. Sajnos, nyilvánosság elé a mai napig még nem került. De a lényegét röviden itt is összefoglalhatjuk.

Piacgazdaságot feltételezve a fejlesztést a kereslet és a kínálat igényeinek összehangolásával kell megvalósítani. A kereslet fő tényezői: a „kertváros” és a tömegközlekedéssel jól ellátott forgalmi gócpont, a „sarok”. Kínálat pedig a Duna-parton teremthető meg, a felhagyott ipari területeken és a közlekedés-szállítás hatalmas és eredeti funkcióiban fölöslegessé vált tartalékterületein, a hajdani bérházövezetben és a peremkerületek településrész-központjaiban, amik városrész-alközponttá volnának fejleszthetők. A vállalkozói szféra ezt már fel is ismerte. Így épült meg a West End City a Nyugati pályaudvarnál. A kínálat feltárásával a vállalkozói források megjelenhetnének az érdemi városfejlesztésben – úgy, ahogyan Közép-Ferencváros ellenpéldaként idézett rekonstrukciójánál láttuk.

A piaccarát városfejlesztésnek tehát háromféle feladata lehet¹⁸:

1. Sok sarok és mérséklődő gépkocsihasználat.
2. Sok, rendezett vízpart, zöldterület, parkosított lakónegyedek.
3. Barátságos emberek barátságos lakókörnyezetben.

Kedvező esetben egy jól felkészült városvezetés ezeket a célokat meg is valósíthatja. A gazdasági, ökológiai és társadalmi adottságokat kell csupán a lakosság és a gazdasági szereplők számára hozzáférhetővé tenni, mert egy ilyen típusú fejlesztés saját maga fogja megteremteni a megvalósításához szükséges források nagy részét is.

Jegyzetek

- 1 Perczel Károlyt az ÉVM-ből azért távolították el, mert tervtanulmányt készítettett arról, hogyan lehetne egy közvetlen Székesfehérvár–Szolnok vasútvonallal kikerülni a fővárost.
- 2 A legnagyobb és legriasztóbb példa a második „Vas és Acél országa” koncepció volt a hetvenes évek közepétől. Erre ment rá mintegy két-évi teljes nemzeti termékünk (GNP)
- 3 Ez volt például a mechanizmusa a Dunai Vízlépcső beruházásának.
- 4 Miklóssy E.: *A magyar szocialista rendszer összeomlása. Valóság, 1998/8. sz. 24–26. l.*
- 5 *European Charter of Local Self-Government* (Preamble, Art. 3-4.)
- 6 Az 1931-es Quadragesimo anno pápai enciklika alapján, amely a társadalmi test tagjainak a támogatásáról ír – ezt jelenti a „subsidium affere” szó – azok beolvasztása-államosítása helyett.
- 7 A Városházáé ugyan diszfunkcionális és dezorganizált.
- 8 Elképesztő példa ennek, ahogy az évtized elején Esztergom önkormányzata elutasította a katolikus egyetemet.
- 9 Az 1996. évi XXI., területfejlesztési törvény 23. §. (2(e) és (5) pontjában írja elő a hatásvizsgálatot.
- 10 Néhány éve egy Balaton menti településen vízdíjvita miatt a privatizált szolgáltató megszüntette az ellátást – mialatt a törvény ezt önkormányzati kötelező feladatként írja elő.
- 11 A terv a VÁTI-ban készült el, 1990-ben, „A lágymányosi iparterület fejlesztési koncepciója” címmel. E sorok szerzője társtervező volt benne.
- 12 1991. évi XXXIII. Törvény az önkormányzatok vagyónáról, 51. §.
- 13 Az „elmaradt haszon” a római jogban.
- 14 1990. évi LXV. Törvény a helyi önkormányzatokról, 64. §. (1). Az Országgyűlés törvényben rögzített módon pénzügyileg támogatja a fővárost, ha az országos érdekű, és saját erejét meghaladó feladatra vállalkozik.
- 15 Egy 1999-ben a főváros befolyása alatt készült tanulmányterv ezt mondja: „Budapest kellemes multikulturális városállammá fejleszten-dő.” (BAFT területfejlesztési prekonceptió, 15. l.)
- 16 BAFT prekonceptió, idézett tanulmány, 35. l.
- 17 A „Bermuda-háromszög” beépítési tanulmánya, 1991.
- 18 Miklóssy E.: *Budapest – változások és lehetőségek* (in Falu-Város-Régió 1997/3-4.) alapján.