

# BUDAPEST VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

## HELYZETELEMZÉS

### 7 BUDAPEST VÁROSSZERKEZETE

[VISSZA A KEZDŐLAPRA](#)

2011. DECEMBER

<b>TARTALOMJEGYZÉK</b>	
7.	BUDAPEST VÁROSSZERKEZETE..... 117
7.1.	BUDAPEST TERMÉSZETFÖLDRAJZI JELLEGZETESSÉGEI..... 117
7.2.	A VÁROSOK FEJLŐDÉSTÖRTÉNETÉNEK FŐBB TRENDJEI ..... 118
7.3.	VÁROSTÖRTÉNET PARADIGMAVÁLTÁSOKKAL ..... 120
7.4.	BUDAPEST VÁROSEVOLÚCIÓS VÁZLATA ..... 125
7.5.	BUDAPEST VÁROSSZERKEZETI JELLEMZŐI ..... 128
7.5.1.	A DUNA MEGHATÁROZÓ VÁROSSZERKEZETI SZEREPE..... 128
7.5.2.	A GYŰRŰS–SUGARAS VÁROSSZERKEZET TAGOLÓDÁSA..... 129
7.5.3.	BUDAPEST ZÓNARENDSZERÉNEK BEMUTATÁSA ..... 129
7.5.1.	BUDAPEST ÁTMENETI TÉRSÉGEI..... 131
7.5.2.	AZ ELŐVÁROSI ZÓNA TÉRSÉGÉNEK JELLEMZŐI . ..... 133
7.5.3.	A HEGYVIDÉKI ZÓNA TÉRSÉGÉNEK JELLEMZŐI .. ..... 134
7.5.4.	A DUNA MENTI ZÓNA TÉRSÉGÉNEK JELLEMZŐI ..... 134
7.5.5.	A VÁROSTEST FUNKCIONÁLIS TAGOLÓDÁSÁNAK FŐ TERÜLETI ELEMELI..... 136
7.5.6.	A FŐ HÁLÓZATI ELEMELK DETERMINÁCIÓI ... 138
7.5.7.	KAPCSOLÓDÁS A VÁROSSZÉLEK MENTÉN ... 138
7.6.	BUDAPEST KÖZÖSSÉGI HELYEINEK SÚRÚSÖDÉSE – KÖZPONTOK RENDSZERE ..... 139
7.6.1.	A KÖZPONTI HELYEK FONTOSSÁGA ..... 139
7.6.2.	KIALAKULÁSI JELLEMZŐK ..... 139
7.6.3.	AZ ELÉRHETŐSÉG ..... 139
7.6.4.	A HELYSZÍNEK KÖZLEKEDÉSI ÉS FUNKCIONÁLIS ÖSSZETETTSÉGE ..... 140
7.6.5.	JELENTŐSÉG ÉS SZEREP ÉRTÉKELÉSE ..... 140
7.6.6.	ÉRTÉKELÉS KÖZPONTKÉPZŐ TÉNYEZŐK ÖSSZESÍTÉSE ALAPJÁN..... 141
7.7.	ZÖLDFELÜLETI RENDSZER..... 142
7.8.	ZÖLDFELÜLETI KAPCSOLATOK ..... 142
7.8.1.	KAPCSOLATOK A TÉRSÉGI ZÖLDFELÜLETI RENDSZERREL..... 142
7.8.2.	BELSŐ ZÖLDFELÜLETI KAPCSOLATOK, VÍZMENTI REKREÁCIÓS TERÜLETEK ..... 142
7.8.3.	FRAGMENTÁLÓ-IZOLÁLÓ HATÁSOK..... 143

## 7. BUDAPEST VÁROSSZERKEZETE

eredményeként repedések mentén meleg és hideg vizek váltakozó hatására létrejött, labirintus alaprajzú, gazdag ásványkincsű barlangok keletkeztek.

A hegység fővárosra eső jól felismerhető, karakteres „magaslatai” a Nagy-Hárs-hegy, Hármashatár-hegy, János-hegy, Várhegy, Gellért-hegy, Sas-hegy és a Széchenyi-hegy.

A **Duna** észak–déli irányban, mintegy 30 kilométer hosszan és 400 méteres átlagos szélességgel, folyamként szeli át a fővárost. A folyó budapesti szakaszán három sziget található. Ezek közül a legnagyobb a déli Csepel-sziget, melynek csak északi csúcsa van a városhatáron belül; ezt követi a város szívében elhelyezkedő, történelmi múltra visszatekintő Margitsziget, ettől északra pedig az Óbudai-sziget fekszik. A város északi határán túl kezdődik a Dunakanyarig felnyúló Szentendrei-sziget.

## BUDAPEST VÁROSSZERKEZÉSI KONCEPCIÓJA

A **Pest-síkság** arculata látszólag alig tagolt, a Budai-hegység felől nézve félkör alakban elterülő, hatalmas, Dél felé nyitott lapály. Felszínének nagy vonásait a Duna alakította ki, ennek köszönhetően figyelhető meg a térség Ny-K-i irányban emelkedő térszínű teraszos tagoltsága. A folyó hajdani tevékenységéről árulkodik a felszín közelében szinte mindenütt fellelhető folyóvízi (homok-kavics) üledék.

A város morfológiáját változatossá teszik a Duna vízgyűjtőjéhez tartozó **kisvízfolyások** kisebb-nagyobb völgyeleteikkel. Jelentősebb vízfolyások Budapesten: Aranyhegyi-patak, Ördögárok, Hosszúrét-patak, Szilas-patak, Rákospatak és Gyáli-patak.

7.-1. ábra: Budapest domborzati és vízrajzi viszonyai

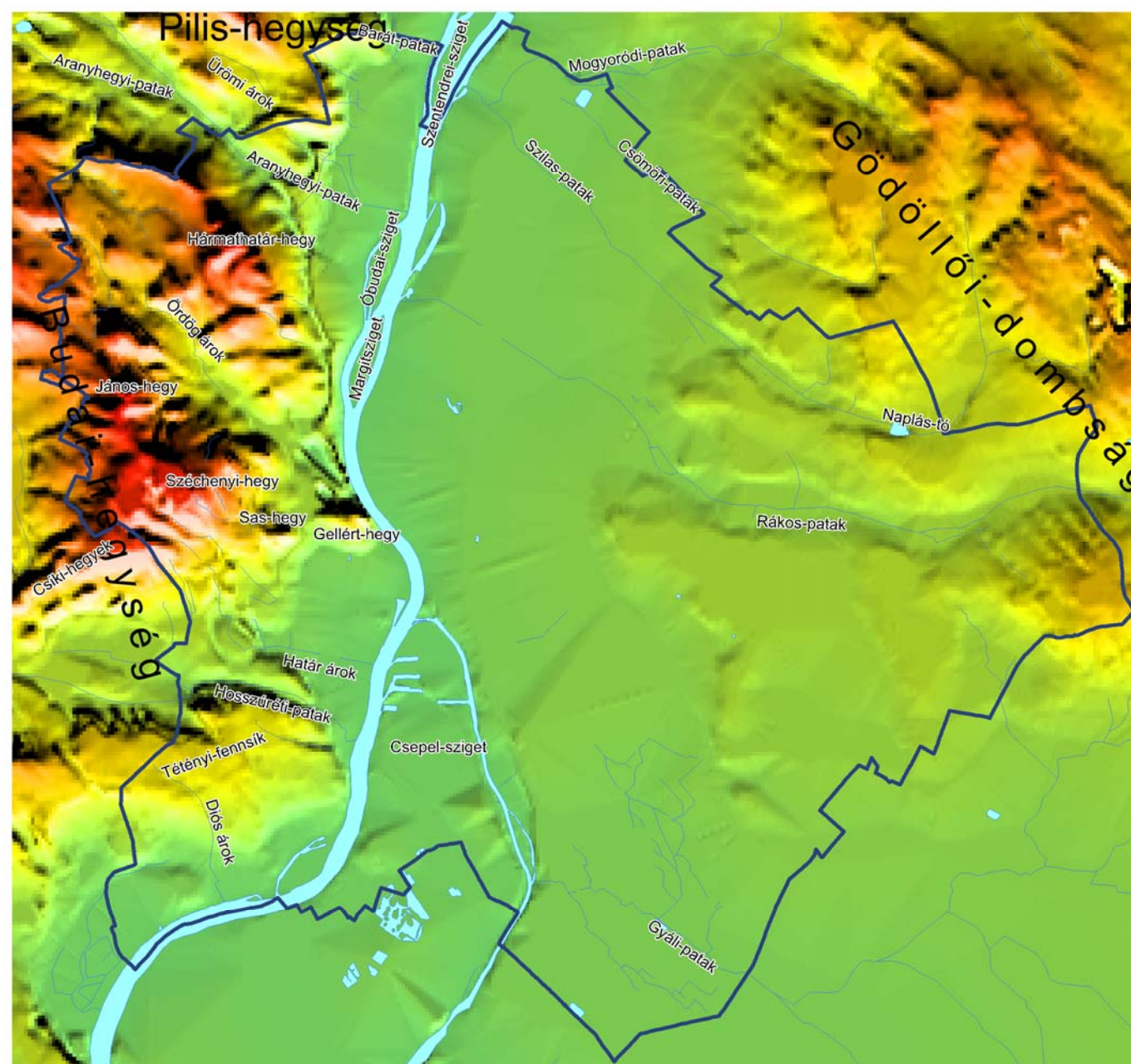
### 7.1. BUDAPEST TERMÉSZETFÖLDRAJZI JELLEGZETESSÉGEI

A főváros legjellegzetesebb táji-morfológiai adottsága a Budai-hegység, a Duna-völgy és a Pesti-síkság együttese, amely meghatározza Budapest méltán világhírű panorámáját.

A változatos morfológiai viszonyok a városszerkezetet jelentősen determinálják. A város nyugati kiterjedését a hegyvidék, észak-déli tengelyét pedig a Duna vonala határozza meg. Területét az észak-déli irányú Duna két alapvetően eltérő részre osztja. A folyó jobb partján, a nyugati oldalon a Budai-hegység helyezkedik el. A bal parton pedig a Pesti-síkság húzódik, amelyet északkeletről a Gödöllői-dombság lankái öveznek.

Budapest legmélyebb pontja a Duna szintje, amely közepes vízállásnál 96 méterre, míg legmagasabb pontja, a János-hegy 529 méterre van a tengerszint felett.

A **Budai hegység** nagyrészt triász mészkőből és dolomitból felépült tömege a Duna vonalánál találkozik az Alföld süllyedékével. A mészkőn kívül megtalálható itt például a hárshegyi homokkő is. A hatalmas szerkezeti vonalak mentén jelentős kőzetmozgások történtek. A repedések utat nyitottak a nagy mélységből felemelkedő meleg vizeknek csakúgy, mint a felszínről leszivárgó karsztvizeknek. Mindezek



gyorsabban fejlődnek, mások kevésbé, így a település egészének működése is folyamatosan változik. A változások alapját jelentő, meghatározó elemek is folytonosan változnak; mindig más és más tevékenység biztosítja a település aktuális fejlődési periódusának meghatározó alapját, háttérét. A társadalom formálódása fejlődése, a munkamegosztás változása is fejlődési ívet rajzol, még akkor is, ha ez a fejlődés soha sem volt töretlen és szabályos ív. Erősen leegyszerűsítve, a kezdeti gyűjtögetést, vadászatot felváltotta az állattartás, majd a mezőgazdaság, amit a kereskedelmi, majd a katonai-, vallási- és világi hatalmi centrumok kialakulása, melyet a mumfordi „negyedik migráció” (Mumford-1925), a társadalom és a települések térbeli munkamegosztásához szükséges feltételeket megteremtő motorizáció követett. Mára a motorizáció társadalmi világméretű és a környezeti problémák egyik alapvető forrása: a térbeli munkamegosztás előnyei és hátrányai új mérleget alkotnak. Az elektronikus forradalom, a telekommunikáció hihetetlenül dinamikus korszaka új eszközöket, a települések szerveződésének új alapját teremti meg. Az internet, a mobiltelefon, a hordozható kommunikációs eszközök „leszűkítik” a térbeli munkamegosztás szükségességét. A fentiekkel párhuzamosan az információ egyre szélesebb körben válik a gazdaság meghatározó tényezőjévé. A fejlődés eredményeként egyre többen dolgoznak adatokkal, információkkal. Az adatok, információk gyűjtésén, rendszerezésén, feldolgozásán és értékelésén alapuló gazdasági ágazatok szerepe, súlya folyamatosan növekszik, miközben a mezőgazdasági és ipari foglalkoztatottak száma és aránya egy viszonylag alacsony szinten stabilizálódik. Ez a trend a településeket is átalakítja. A motorizáció előnyeire alapozott térbeli munkamegosztás hatalmas értékű infrastruktúrát, termelő háttérrel hozott létre, melynek átalakulása hosszú időt igényel. Eközben az adatok és információk térbeli mozgásának új technológiai sok esetben teljesen feleslegessé teszi a térbeli helyváltást: maga az adat és az információ, vagyis a munkavégzés eszköze vagy tárgya mozog a munkahelyek (és lakóhelyek) között.

## 7.2. A VÁROSOK FEJLŐDÉSTÖRTÉNETÉNEK FŐBB TRENDJEI

A település térben és időben változik, közben evolúciós utat jár be: élő organizmus. A városevolúció a település fejlődéstörténete. A városevolúció több mint településtörténet: a működési modell-váltások fejlődéstörténete. Amikor működési modellváltást említünk, akkor elegendő arra gondolni, hogy a település – mint folytonosan és folyamatosan változó rendszer – állandóan módosul, egyes részei

A térbeli munkamegosztás szükségességének visszaszorulása, a távmunka, a munkahely - lakóhely térbeli elkülönítésének feleslegessé válása, az elkülönülés illetve kényszerének mérséklődése, illetve csökkenése új településszerveződési elvek előretöréséhez vezet(het). Mindezek alapja a mai telekommunikációs technológia és az elektronikus forradalom. A XX. század végére a hetvenes években kialakult környezetszemlélet megváltozott, a holisztikus gondolkodás megerősödött. A településeket alakító megatrendek az általános

evolúciós fejlődés és a települések egyedi körülményeinek megfelelően is változtak. A XXI. század elejére Európában a települések nyíltabbá váltak és a folyamatok eredményeként súlyponteltolódás következett be.

A trendeknek megfelelően Európában:

- jelentősen megnőtt az **ökológiai szempontok érvényesítése**, általában a környezet-használat módja iránti érzékenység;
- a **települési pozíciók átrendeződése** új kihívás a települések irányításában ugyanúgy, mint a befektetői piacon;
- az informatikai rendszerek, a telekommunikáció fejlődése és elterjedése lehetővé teszi a **munkahely-lakóhely kapcsolatok** (legalább részleges) **erősítését**, ami a termelési kapcsolatok arányainak eltolódását eredményezte a szállítási rendszerek átalakítása és az ún. intelligens rendszerek szerepének növelése felé;
- e tendencia szinte természetes velejárójaként **megnő a területiség szerepe**, súlya, vagyis az agglomerációs térség, a kistérség jelentősége; továbbá
- a **területi kooperáció** jelentősége is felértékelődik;
- növekszik az érdeklődés a **környezetkímélő közlekedési**, „anyag- és embermozgatási” megoldások alkalmazása iránt (tömegközlekedés, kötöttpályás közlekedési és szállítási rendszerek, vasút, vízi út stb.).

Az evolúció azt a folyamatot jelzi, amikor az egyedi általánossá válik. A természetben egy újabb evolúciós lépcső kialakulásának első lépése, amikor a környezethez történő alkalmazkodás során kialakul egy mutáns. A környezeti adottságokhoz jobban alkalmazkodó mutánsok elterjednek, és az alkalmazkodásra kevésbé alkalmas „normális” egyedek száma visszaszorul, vagyis a mutánsok válnak normálissá, akkor beszélhetünk új evolúciós szakaszról.

A városszerkezetet befolyásoló trendek a város működési modelljének megváltozásához, új városszerkezetes szakaszba lépéséhez vezetnek. A működési modellváltás akkor következik be, amikor egy település a korábitól eltérő alapelveken kezd el működni. Ilyen lehet egy településen a vasút vagy az autópálya megjelenése, ami olyan erősen hat a település működésére, hogy képes a település teljes működését átrendezni, területfelhasználását megváltoztatni, településszerkezetét átalakítani.

**► I. trend (a területek és a hálózatok egyensúlya)**

Lewis Mumford 1925-ben megjelent cikkében, amelyet „The Four Migrations” címmel adott közre, négy nagy korszak máig meghatározó településszervező átalakulására, törvényszerűségére hívta fel a figyelmet. A honfoglalás, a kereskedelmi csomópontok kialakulása, a hatalmi centrumok megjelenése és a motorizáció meghatározó szerepe a négy fő trend. Mumford gondolatmenetét elfogadva a várostörténet lényegében két ellentétes fejlődési elv – a területi és a hálózati dominancia – váltakozó érvényesülésére egyszerűsíthető.

A kiinduló lépés a területfoglaló „honfoglalás”, a terület teljes kitöltése. A honfoglalók letelepedésük során a terület elfoglalására, kitöltésére törekedtek, a védhető területek lehatárolásával. A honfoglalás területhez kötődő folyamat.

A második szakasz akkor kezdődött, amikor kialakult a kézműipar és a kereskedelem. A csere helye olyan kiemelt pont kellett legyen, amelyet minden érintett jól elérhet. A kereskedelem ezért a kedvező közlekedési csomópontokhoz kötődik. A kereskedelem kialakulása tehát mindenképpen hálózatokhoz kötődő folyamat.

A harmadik szakaszban kialakultak a hatalmi központok (vallási, katonai, gazdasági stb.), amelyek arra törekedtek, hogy a környezetükben lévő településeket befolyásuk alá vonják. A hatalmi központok a terület feletti irányítás kiterjesztésére törekedtek. A folyamat a területekhez kötődött. A hatalmi centrumok a gazdaság fejlődésének generálói is voltak azzal, hogy tényleges „fizetőképes keresletként”, megrendelőként jelentkeztek a piacon, s ennek hatásai további gazdasági ágakra is továbbgyűrűztek.

A negyedik szakasz a települések közötti differenciálódás, amelyet a motorizáció tett lehetővé, közel hozva egymáshoz a speciális adottságú településeket (vö. agglomeráció, megalopolisz, Doxiadis stb.). Lehetővé vált, hogy az emberek az egyik településben dolgozzanak és a másikban lakjanak, a harmadikban szórakozzanak... A motorizáció szakasza **hálózatokhoz kötött** fejlődési periódus.

Mumford a település evolúciójának első négy szakaszát vázolta fel 1925-ben. Azóta újabb városevolúciós tényezők jelentek meg a mindennapi életben. Az informatika, a kommunikáció forradalma új városmodellre hozhat létre, csökkentve a helyváltoztatási igényeket, a közlekedést. A területhez kötődő új fejlődési szakasz módját adhat arra is, hogy a települések korrigálják a korábbi településszerkezeti torzulásukat.

**► II. trend (központképző funkciók fejlődnek)**

A településfejlődés egyes szakaszaiban a települések eszmei és fizikai centrumát a mindenkori meghatározó gazdasági ág foglalta el. A falu központja, a közösség centruma az életmód, a közösen végzett munka, a belső kommunikáció, a közös szokások alapján alakult ki. A falvak gazdasága számára biztos piacot jelentő és védelmi szerepet betöltő várak alkották. Itt volt a piac, itt folyt az információcsere is. Európában a várak, városok főtere a társadalmi élet centruma volt már az ókorban is. Az agora, az ókori görög városok főtere, a város politikai, egyházi és gazdasági életének központja volt. A középületekkel szegélyezett tér a népgyűlés színtere és egyben az információcsere helye, központképző elem is volt. A gazdaság differenciáltabbá, összetettebbé válásával a centrum helyzete is átalakult. A helyhez kötött bányászat mellé telepedett bányászfalu, kolónia vagy az ipar megjelenésével a gyár körül letelepített munkások településének központja maga az üzem. A kereskedelem kiterjedését és a szolgáltatásokat a termelés hatékonyságának emelkedése, a jövedelmezőség növekedése, a nagyobb fizetőképes kereslet és ezzel egyidejűleg a szolgáltatások iránti igény növekedése hozza létre. A hatékonyabb termelés kevesebb emberrel hozza létre ugyanazt az értéket, így a szolgáltatások iránti igény egyben a munkaerő szerkezetének átalakulását is eredményezi: csökken az ipari foglalkoztatottak száma és emelkedik a terciér szektorban dolgozók aránya. A terciér szektor – hatékony ipar esetén – felszívja az iparban feleslegessé váló munkaerőt. A tovább specializálódó gazdaság a terciér szektor belső rendszerének finomodásával kitermeli az ún. kvaterner funkciókat, és ezek válnak a fő központképző elemekké ( „pénzkereskedelem”, a bank, adat- és információkezelés, az adminisztráció egy része).

**► III. trend (a kommunikáció szerepe növekszik)**

A munkahely-lakóhely viszonya jelentősen átalakul. A kezdeti egység (a falu önálló gazdasága) fokozatosan különült el a munkamegosztás során, a közlekedés fejlődésével. A motorizáció, a szállítás önálló ágazattá fejlődése akár jelentős fizikai távolságokat teremtett a termelés egyes szakaszai között.

A termelés, a gazdaság fejlődése szükségszerűen a területi differenciálódás és a homogenitás (monofunkció) paradoxonához vezetett. Elkülönült – esetenként fizikailag is óriási távolságra – a lakóhely és a munkahely, ami egyre hatékonyabb „ember- és anyagmozgatási” rendszerek kidolgozását igényelte (autópályák, vasút, metró, légi közlekedés stb.). A munkahely-lakóhely egység újbóli visszaállításának alapja az a racionalitás, hogy legalább a

környezetet feleslegesen terhelő „információszállító mozgások” lehetőség szerint a minimumra csökkenjenek. A szállítási sebesség növelése a teret növelte, míg a telekommunikáció az időt. Az anyag mozgatása helyett az információ „mozgatása” lesz a tevékenységek alapja, vagyis a kommunikáció új alapokra helyezi a területi viszonyokat, amit a telekommunikáció, az informatika és a távközlés „forradalma” tesz lehetővé (internet, telefax, számítógép, kábeltévé-hálózatok, intelligens hálózatok stb.). A folyamat csak akkor válhat kiterjedtté, ha a gazdaság alapja az információ használata. Ez lehet az alapja a munkahely-lakóhely egység visszaállításának, de legalább az elkülönülés mérséklődésének. A térbeli átrendeződés az emberi élet folyamatait is átrendezi.

**► IV. trend (a szellem szerepe növekszik)**

A társadalmi-gazdasági fejlődés alapjai: a gazdaság (anyagi kultúra) és a szellemiség (általános értelemben vett kultúra, itt absztrakt kultúra) mint egymás létalapjai folyamatosan arányváltozáson mennek át. Az értékek létrehozásának tendenciájában a folyamatosan csökkenő anyagot az egyre növekvő szellemi érték teszi teljessé, egészíti ki. Az termékek előállításának folyamatában a hozzáadott érték aránya megnőtt. A következő fejlődési minőség a tudás mint érték kiteljesedése. A folyamat a valóságban természetesen sokkal összetettebb. A történelem során hol felgyorsuló, hol megtorpanó folyamat átmenet: az anyagi és a szellemi tartalom arányának változása az anyagi rovására, a szellemi javára.

**► V. trend (a környezeti állapot szerepe növekszik)**

A jövőben – éppen a civilizációs, urbanizációs fejlődés problematikájának központba kerülése miatt – megnő a környezet minőségének szerepe. Nemcsak a környezet kialakításának esztétikai minősége kerül a társadalom érdeklődésének a középpontjába, hanem elsősorban a környezeti állapot javítása, illetve romlásának meggátolása, a globális ökológiai egyensúly fenntartása, a környezetromboló anyaghasználat csökkentése, a megújuló erőforrások bevonása, a kommunikáció új alapokra helyezése.

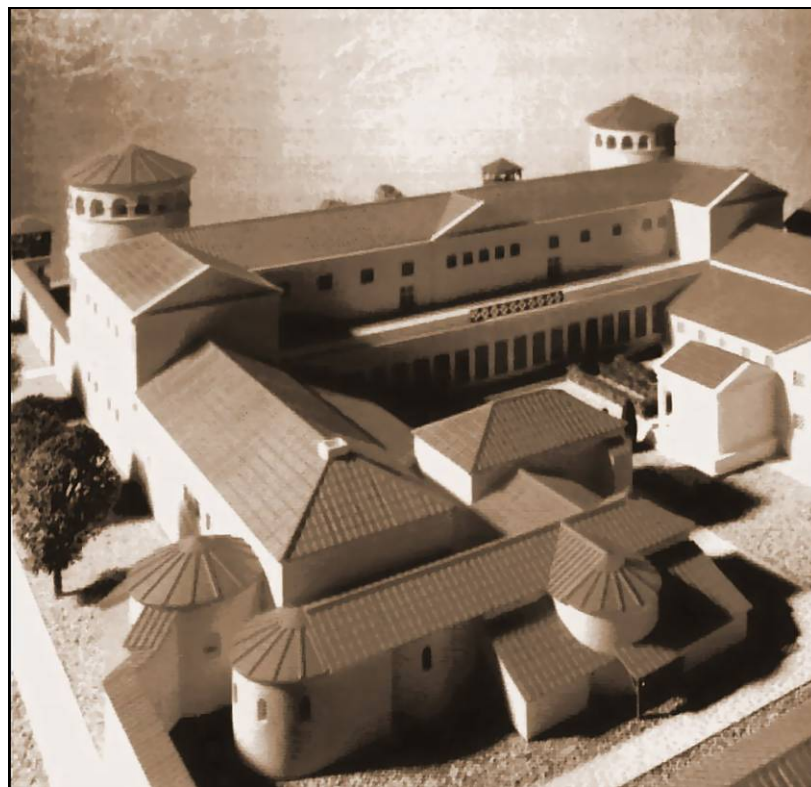
### 7.3. VÁROSTÖRTÉNET PARADIGMAVÁLTÁSOKKAL

Az előbbieken részletezett trendek Budapest város-történetének felszínes áttekintésével is jól értelmezhetők.

#### ► A kezdetek kezdete

Nem részletezzük azokat a korai időszakokat, melyek során megjelentek az első emberek a mai város területén. Az azonban megállapítható, hogy a terület igen régóta lakott volt, hiszen a Duna mindennel ellátta a környék lakóit, amire csak szükségük lehetett: az ivóvíz mellett élelmet, építőanyagot, ásványokat adott, ugyanakkor a folyó közlekedési lehetőség is volt és védelmet is nyújtott. E korai időszakokból nem maradtak ránk olyan emlékek, melyek komoly koncentrációra utalnának.

7.-2. ábra: Hadrianus helytartói palotájának modellje (Hajnóczy Gyula rekonstrukciója)



Budapest kedvező helyen született. A Várhegy vagy a Gellérthegy alatti dunai gázló már a kezdetektől kedvező környezetet biztosított az ember számára. A folyó és partja adott vizet, élelmet, tutajt, alkalmas építőanyagot és biztonságot. A kelta birodalom is a folyómeder mentén nyúlt le ilyen messzire. Ahogy a kelták a nyugati, úgy a szkíták a keleti kultúrát hozták a Kárpát-medencébe. Talán ez a korszak nevezhető a terület strukturált elfoglalásának, az első városevolúciós szakasznak (honfoglalás).

#### ► A rómaiak idején

A rómaiak idején a város mai területe Pannónia és a Barbaricum határán, a Limes mentén feküdt. E korszak számos emléke mai is megtalálható a tétényi Castellumtól Contra-Aquincumon át Aquincumig vagy az Óbudai (hajógyári) szigeten lévő Hadrianus Palotájának romjáig. A Dunával párhuzamos Limesre telepített lineáris rendszer és csomópontjai hosszú évszázadokon át az akkori világ fontos részeként definiálták a mai Budapest területét. Az ókori római lineáris rendszer elemeinek jelentős része lassan eltűnt, de a két évezredes kultúra hatása máig hat. A rómaiak magas színvonalú civilizációjának, kultúrájának megjelenése és több évszázadon át tartó jelenléte az egyik meghatározó városevolúciós szakasz volt az ekkor még több apró megtelepedésből, kisebb erődítésből álló Duna menti lineáris települési rendszer életében. A római birodalom hanyatlása és a civilizáció értékeinek, gyakorlatának pusztulása évszázadokkal vetette vissza a kultúrát a provinciában, lényegében minden átértékelődött, a római kultúra mindennapos életének megszokott építményei sok esetben használhatatlan és értelmezhetetlen zárványokként maradtak az utókorra. A kultúra romjain csak évszázadokkal később épült újabb réteg.

#### ► A honfoglalás korában

Ekkor a terület megtartása volt a fő cél. Viszonylag kevés olyan emlék maradt fenn a mai város területén, mely máig hatott volna. Lényegében „újrakezdődött” a városfejlődés története ... A honfoglalás nyomait, Árpád korát kevés emlék őrzi. Ebből a korból nem sok kézzelfogható emlék maradt, de a Duna, a Dunapartok és a dunamenti földek bizonyosan befolyásolták a kor kultúráját, a települések kialakulását. Szent István után már több ismert emlék utal a Duna településszervező erejére. A vízpart mindennel ellátta és mindentől megvédte lakóit. A város megszületése szempontjából meghatározó városevolúciós szakasznak tekinthető a terület újbóli megszerzése, a megismételt honfoglalás.

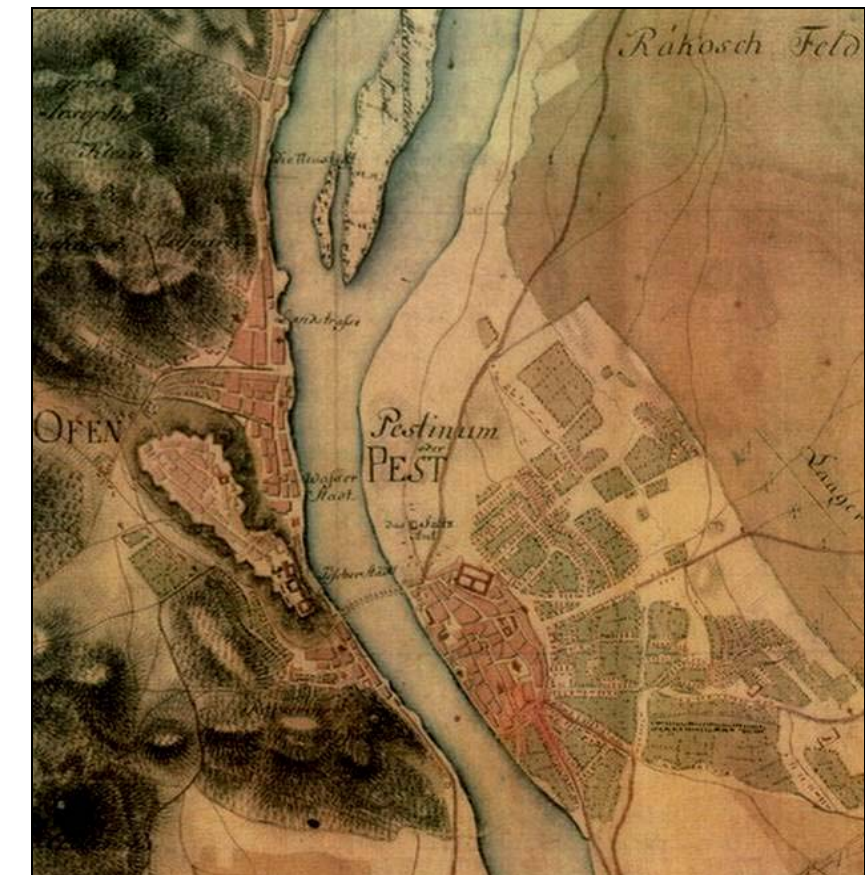
A tatárjárás a mai Budapest történetének következő szakasza. „1241 áprilisa és 1242 márciusa közötti majdnem egy év leforgása alatt a mongol sereg dúlása nyomán Magyarország lakosságának kb. 40-50%-a pusztult el (3 millióból ~1,5 millió ember), emellett hatalmas volt az anyagi kár is<sup>1</sup>”. A király tartott attól, hogy az Ögödej kán halálhírére hazatérő Batu kán tatárjai visszafordulhatnak, ezért kővárak építését rendelte el szerte az országban. 1247-ben az elsők között volt Buda vára.

<sup>1</sup> <http://hu.wikipedia.org/wiki/Tatárjárás>

7.-3. ábra: Buda a Schedel krónika egy lapjának részletén



7.4. ábra: I. Katonai felmérés 1783-1785 (forrás: Hadtörténelmi Intézet Térképtára / részlet)



IV. Béla újjáépítette az országot, a királyt ezért szokták „második honalapítónak” is nevezni. A kor emléke a domokosrendi apácakolostor a Nyulak szigetén (Margitsziget). (I.) Nagy Lajos (1342-1382) állandó székhelyül választotta Budát<sup>2</sup>, anyja, Károly Róbert özvegye, pedig a szomszédos Óbudát, ahol apácakolostort is alapított. Ettől kezdve Óbuda, a török hódításig, a mindenkori királynék városa lett. A központi Buda dinamikusan fejlődött, Óbuda a Királynék Városa lett, de Pest városa a XV. századig nem talált magára. A várfalak alatt később önálló kis városrészek alakultak ki a Vízivárostól a Rácvárosig, a XX. században lebontott Tabánig. A középkorban alakult ki a mai Pest magja is. A fallal övezett város a bevezető utaknál kiépített kapukon keresztül kapcsolódott környezetéhez. A Duna és a városfal együtt biztosította a Pest védelmét. Az utak, a dunai átkelőhelyek más működési modellt jelentettek, mint a korábbi időszak. A gazdaságot meghatározó kereskedelem az átkelési pontok és az utak hálózatára épült.

#### ► A reformkor

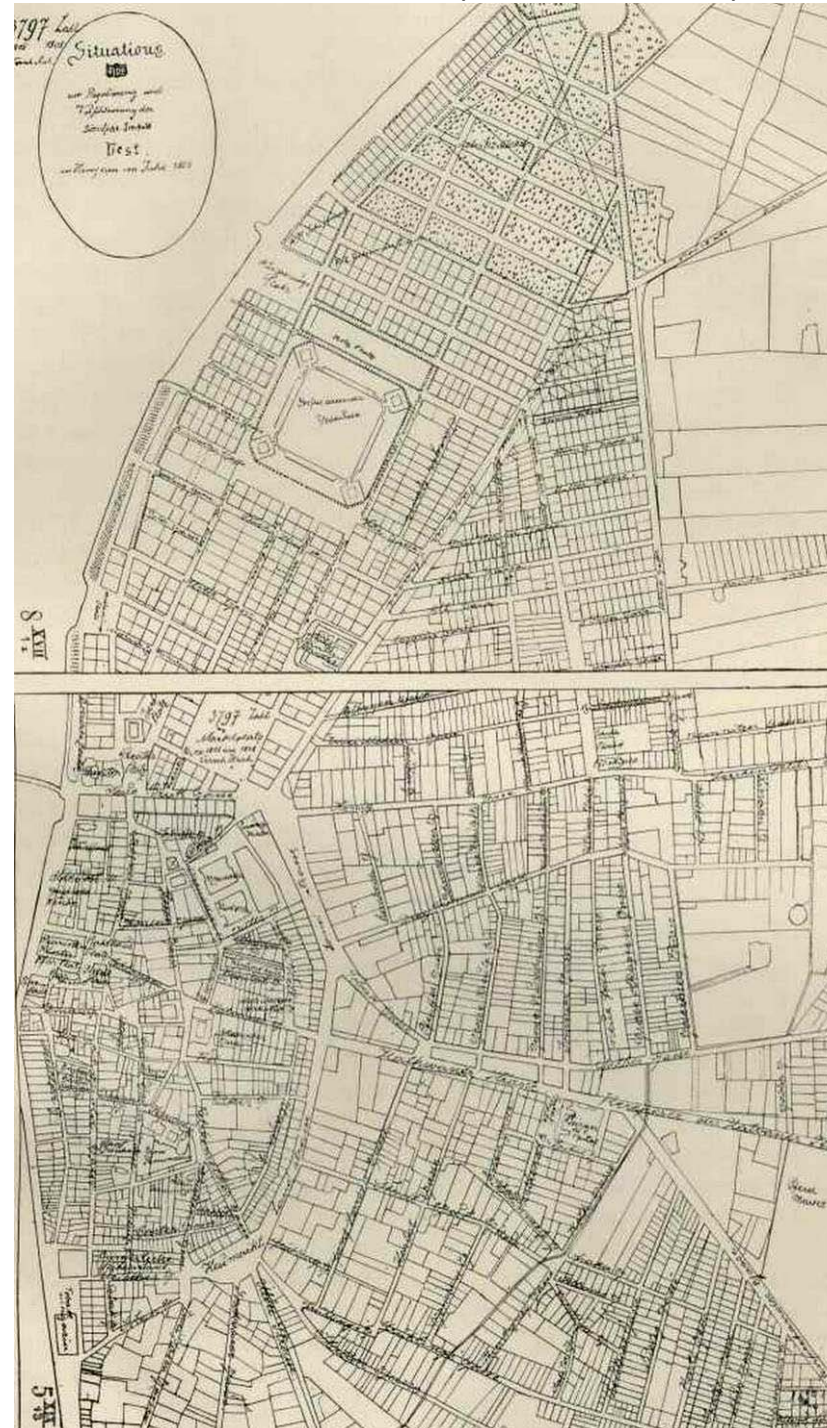
A reformkor a modern város megalapozásának kezdete. A később Budapestet alkotó három város – Pest, Buda és Óbuda – külön-külön, egymástól függetlenül fejlődött. Már csak mai aktualitása miatt is érdemes említést tenni a Hild-féle várostervről, mely kétszáz évvel ezelőtt készült el és melynek szerkezete a mai napig pontosan követhető a mai Szabadság tér környezetében a Dunaparttól a mai Bajcsy-Zsilinszky útig.

#### ► A Nagyváros születése: Pest+Buda+Óbuda = Budapest

A Nagyváros – így nagybetűvel és egyben írva – a mai Budapest alapja. 1872-ben született meg az a törvény, mely a három város Pest, Buda és Óbuda egyesítéséről döntött. Budapesten alig laknak budapestiek: pestiek, budaiak és óbudaiak, illetve újpestiek, kispesztiek és rákoshegyiek, stb. élnek, ami identitás-tudatot, többé vagy kevésbé jelenlévő valódi közösségeket jelez. Budapest nem egységes város. Amikor a „Buda-Pest fővárosi törvényhatóság alakításáról és rendezéséről” szóló 1872. évi XXXVI. törvénycikk 1. §-a kimondta, hogy „Buda és Pest sz. kir. fővárosok, valamint Ó-Buda mezőváros és a Margit-sziget, ez utóbbiak Pest vármegyéből kikebelezetvén, Buda-Pest főváros név alatt egy törvényhatósággá egyesítettnek”, az ország fővárosát hozták létre. Budapestet egy tizenötmillió ország fővárosának tervezték meg nemzetközi tervpályázat alapján, előírt

megkötésekkel. 1872-ben készült el a három díjazott pályamű elemeiből felépített városrendezési terv.

7.-5. ábra: Pest rendezési terve 1805. (Hild József és Hild János) részlet



(Forrás: www.mke.hu)

Hild József terve a „modern” Budapest városegysítést előkészítő terveinek előképe.

Ez az első olyan városterv is, melyben a partmenti beépítés a Duna felé fordul.

A pályázatok fő elemei:

I. díj: **Lechner Lajos** terve

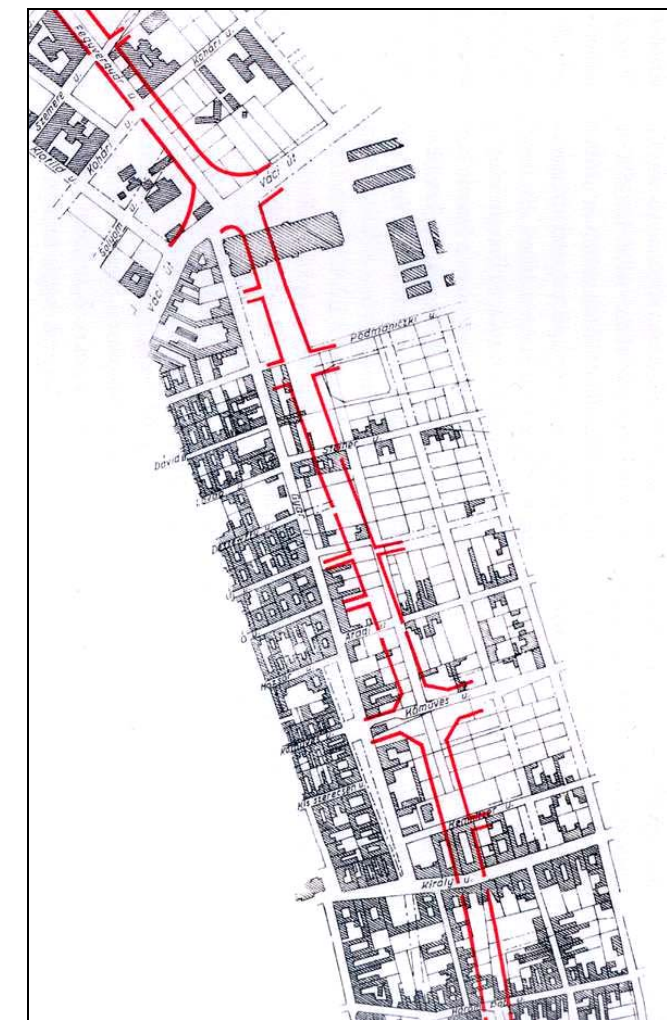
- a központok megőrzése (Belváros, Vár)
- átépítések: Vár, Lipótváros, Újépület
- Duna-korzót nem tervezett
- sűrű utcahálózat, de a belső területek beépített részei nem változtak
- 2 budai és 2 pesti körút

II. díj: **Feszl Frigyes** terve

- belső területek átépítése
- övezetek (magasság, beépítés alapján)
- új sugárutak

III. díj: **Klein és Fraser** terve

- körutakat hidak kössék össze
- új sugárutakat kell létesíteni
- Fürdő (ma József Attila) utca szélesítése
- parkosítás, fásítás kiemelt jelentősége



<sup>2</sup> Az országos ügyekben ugyanakkor gyakran használták a Rákosmezőt

Az általános rendezési terv kijelölte az övezeteket, melyeket a magánbefektető tölthet ki tartalommal. Lényegében Lechner nyertes pályaműve szerint – a fenti kiegészítésekkel – kiépült a teljes úthálózat, a tömegközlekedés rendszere, beleértve a villamosokat és kontinens első földalattiját, megvalósult a közműrendszer, beleértve a csatornarendszert. Ez az a kor, mely megteremtette az Európában is mintaszerű tömegközlekedésre alapozott város szerkezetét, a világ első elektromos meghajtású metróját, a lóvasutak hálózatát, a hidakat, az infrastruktúra alapvető rendszereit, a szennyvízelvezetés egységes és átfogó hálózatát vagy a kereskedelem és a város lakóit ellátó más szolgáltatások egységes rendszerét. Ez a kor teremtette meg azokat a tartalékokat is, melyek jelentősen hozzájárulnak ahhoz, hogy a város jelenleg is képes a dinamikus és rapid városfejlődési folyamatok követésére. A millenniumi éveket követő időszakban folyamatosan épültek ki az olyan nemzetközileg is az élvonalba tartozó technológiák, mint például a gázgyártás és gázellátás, de a XX. század elején valósult meg az iskolák hálózata is.



7.-6. ábra: A körút keresztmetszete a hajdani Népszínház előtt (Klősz György felvétele Brüggemann György vízfestménye alapján; BTM, Kiscelli Múzeum)



A trianoni határok következtében a korábban tizenöt millió lakó életének szervezésére kialakított városi rendszerekben egyik napról a másikra csaknem ötven százalékos tartalék „keletkezett”. Miközben Budapest túlméretezetté vált, az ország elveszítette regionális központjainak többségét, Pozsonytól Aradig. A nagyobb városra optimalizált alrendszerekre a végső csapást a II. Világháború mérte.

#### ► A Nagy Város születése

A Nagy Város (így külön írva) az 1950-es városegysítéskor jött létre. A II. Világháború pusztítását követően a talpra álló ország központja Budapest volt, lehetett. A II. Világháború társadalmi-, politikai-, gazdasági-, környezeti következménye mellett városszerkezeti problémákat is szült a „Budapest főváros területének új megállapításáról” szóló 1949. évi XXVI. törvény, melynek 1. §-a kimondta: „Az országgyűlés Budafok, Csepel, Kispest, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Rákospalota és Újpest megyei városokat, Albertfalva, Békásmegyér, Budatétény, Cinkota, Mátyásföld, Pesthidegkút, Nagytétény, Pestszentimre, Pestújhely, Rákoscsaba, Rákoshegy, Sashalom, Rákoskeresztúr, Rákosliget, Rákosszentmihály és Soroksár nagyközségeket Budapest fővárossal egyesíti”. Ezzel furcsa települési rendszer jött létre. A Budapestre utalt agglomerációs települések közepén fekvő, funkcióiban amúgy is túlméretezetté vált főváros belső területét extenzív, laza településgyűrűvé terjeszti ki: agglomeráció a városon belül is. Ha elődeink a fejlesztési tartalék hatékony kihasználása érdekében, tervszerűen településeket integráltak volna a főváros területébe, talán akkor sem alakult volna kedvezőbb a helyzet (dr. Szendy Károly főpolgármester tervezete 1938). Az új településekkel megnövelt Budapest integrált szerkezetű várossá alakítása és működtetése sajnos minden szempontból túlméretezett, a város gazdasági lehetőségeit meghaladó próbálkozásnak bizonyult. A millenniumi „nagyváros”-ból „nagy város” lett és a településszerkezetben újabb anomáliák alakultak ki. A város hatalmas ingázó centrummá vált, a környezetében fekvő funkcionálisan gazdag falvak monofunkcionális alvóvárosokká, szatellit-falvakká degradálódtak, egyértelmű és egyirányú függőségben élő vonzáskörzeti falvakká váltak. Ebben az időszakban alakul ki a belső agglomeráció és ezzel egyidejűleg jönnek létre a budapesti agglomeráció alapjai is. Az agglomerációs települések sajátos hátteret teremtettek a főváros által igényelt munkaerő biztosításával. Ez az időszak Érd, Diósd, Budaörs, Szentendre, Szigetszentmiklós, Gyál, Üllő stb. dinamikus növekedésének kora.

#### Az analitikus városfejlesztés kora (1950-1989)

Az analitikus városfejlesztés a hetvenes évek fejlesztéseit jelenti. Ebben a korszakban a hirtelen megnőtt város belső egyensúlyzavarainak megoldására koncentrált a város. Az '50-es évek helyreállítási politikáját az évtized közepétől felváltotta a lakáshiány megoldásának kérdése. Budapest első háború utáni általános rendezési terve a céllal készült 1960-ban, hogy a lakás-építési, ipar-, közintézmény- és közellátás-fejlesztésben, közlekedési és közmű-beruházások megvalósítása során alapot biztosítson a fejlesztések területi koordinálásához. Budapest és környéke általános rendezési tervét 1971-ben hagyták jóvá, részben a korábbi terv felülvizsgálataként. Erre azért volt szükség, mert a népesség 1960-1970 közötti beáramlása, a gazdaság munkaerőigénye jelentős, mintegy 100.000 fős növekedést mutatott és a korábbi alacsonyabb intenzitású lakótelepek nem tudták megoldani a krónikus lakáshiányt<sup>3</sup>. Az Országos Településhálózat-fejlesztési Keretterv (OTK) és a 15 éves lakásépítési program elfogadása, vagyis a települések hierarchikus rendszerbe tagolása és a házigyári lakásépítés beindítása hatékony megoldásnak látszott. A technika mindent megoldó képességébe vetett hit, a korlátlan erőforrásokon alapuló fejlesztési gondolkodás nem számolt a környezeti problémákkal, egészen az első, majd a második „olaj-sokkig” (1973. és 1979.). A tömeges lakásépítés a társadalmi-, gazdasági és környezeti problémák eredményeként megtorpant. Az ipartelepítés is lelassult. Az ezredfordulóra a lakóterületek és a munkahelyek hatékony összekötését szolgáló infrastruktúra-fejlesztések jelentős fejlesztési potenciált biztosítottak a volt szocialista nagyipar összeomlását követő funkcióváltásokhoz, melyek azonban tervezetlenül, spontán zajlottak le.

#### ► A rendszerváltás után

A volt szocialista nagyipar szerkezeti összeomlása egyszeriben új helyzetet teremtett. A munkahelyek rendszere alapjaiban megváltozott. A nagy állami vállalatokat felváltották a magántulajdonú kis- és középvállalatok. A kevesebb munkaerőt foglalkoztató cégek alakulásának időszakában egyik napról a másikra megszűnt, illetve radikálisan lecsökkent az ingázás aránya, ami a városkörnyéki települések radikális átalakulásához vezetett. A kedvező szerkezeti helyzetben lévő települések dinamikusan növekedni kezdtek és magukhoz vonzották a fejlesztőket, a fejlesztési forrásokat, a tőkét.

<sup>3</sup> „Budapest jövője”, Műszaki Kiadó, Budapest, 1972)



Ebben az időszakban kezdett dinamikusan fejlődni Budaörs, Biatorbágy vagy Törökbálint.

A kereskedelem (a TESCO, az AUCHAN, a CORA, az IKEA, a METRO, az OBI, a BAUMAX, a BRICO-STORE, később a PREMIER OUTLET, a GL OUTLET), a környezetet kevésbé terhelő ipari parkok (Biatorbágy, Törökbálint) vagy a lakóparkok (többek között Biatorbágyon, Budakeszin, Budajenőn, Telkiben, Pátyon, Törökbálinton, Ürömön és még számos Budapesthez közeli településen), a budapesti igényekre települtek, az agglomerációs településeket gazdagították, de a tágabb értelemben vett fővárosi oktatási-, kulturális-, egészségügyi- stb. infrastruktúrára „telepedtek”. A Budapestről rövid idő alatt kitelepedők aránya hatalmas volt; mintegy negyedmilliónyi ember választott új otthonának új helyet az agglomeráció valamely településében.

A budapesti lakásépítés és az igények közötti eltérés hosszú ideig nem csökkent, ugyanakkor a korábban önkormányzati lakások nagyarányú eladása olyan helyzetet teremtett, melyben mára szinte mindenki saját tulajdonú lakásban lakik. Ez a nemzetközi trendekhez képest éppen fordított arányt jelent a magán és bérlakások tekintetében. Ez az állapot furcsa helyzetet teremtett, mert mindenki a saját lakásában akkumulált tőke mozgósításával kívánja megoldani lakásproblémáját. Ezért a túlkínálat ellenére magasak az árak és csak kevés üzlet jön létre, ami jelentősen csökkenti a mobilitás lehetőségét. További terhet jelent, hogy a paneles lakótelepek lakásállományának tulajdonosi szerkezete is hasonló. A másodlagos használt-lakás piac anomáliái erősen csökkentik a társadalom mobilitását, a lakásállomány egészségesebb szerkezetét.

#### ► Az ezredforduló után

A rendszerváltás előtt az állami lakásépítés hatalmas (országosan évi 60.000 lakás) számait a rendszerváltást követően a lakásépítés teljes visszaesése jellemezte. Csak jelentős késéssel kezdődött meg az elmaradt lakások pótlása, amit a kis alapterületű lakások építésének támogatása kedvezőtlen szerkezeti összetétellel tetézt; a garzonlakások (a modern szoba-konyha) magas aránya kedvezőtlenül befolyásolta a budapesti lakásállomány szerkezetét. A lakásállomány térbeli átrendeződése, vagyis az agglomerációs településekbe történő kiköltözés és a belső területeken a garzonlakás-építés dominanciája együtt a közlekedési terhelés elvárhatónál magasabb arányú növekedését eredményezte, hiszen az agglomerációs települések megközelítése gépkocsival kötött. A kiköltözők között magasabb a

gazdagabbak aránya, ami egyben magasabb a gépkocsi-ellátottságot eredményezett. A belső részeken épített kis alapterületű lakásokhoz tartozó gépkocsik száma is magasabb, mint a nagyobb lakásokhoz tartozóké. A rendszeressé váló napi 2-3 órás autózás és a munkahelyen töltött viszonylag hosszú idő hatására sokan a visszaköltözés gondolatával játszanak mára, de elvárják, hogy a megszokott kertvárosi környezet előnyeit is élvezhessék (zöldfelületek, csend, környezet).

Önmagában ez az elvárás indokolttá teszi a városi környezet komplex megújításának átgondolását. A bajt tetézte, hogy az elmúlt csaknem két évtized fejlesztései sajnos nem hoztak létre olyan látható és meghatározó struktúrákat, mint száz évvel ezelőtt, az 1890-1908 közötti időszakban.



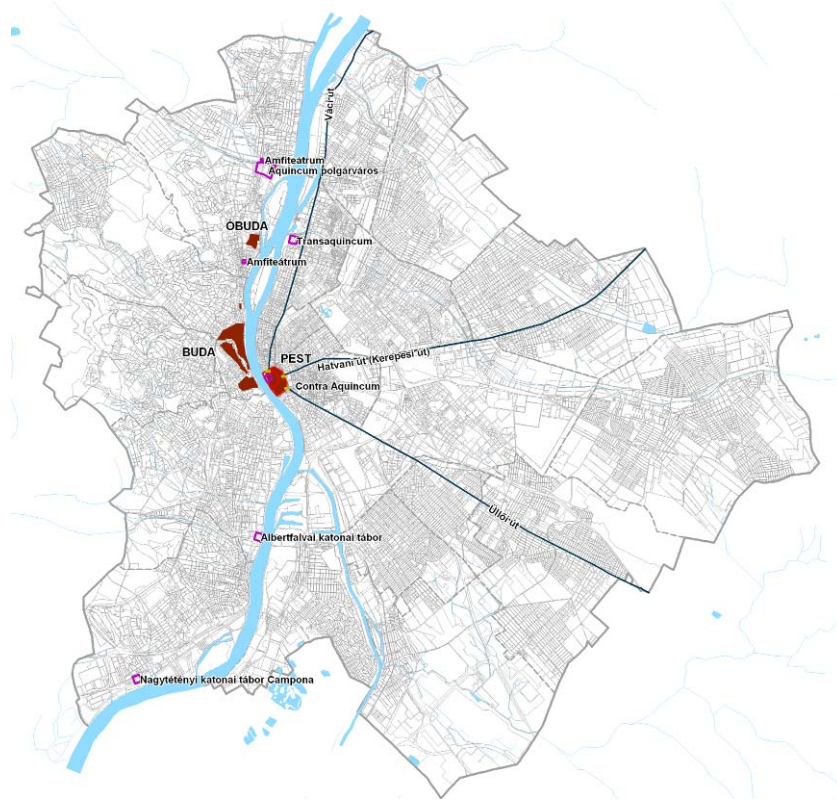
A hogyan tovább kérdése...

Mára számos olyan probléma igényel hatékony válaszokat, melyek közvetve vagy közvetlenül valamennyi budapestit érintenek. Úgy tűnik, hogy elkerülhetetlen a város regenerálása, „újraépítése”. A megoldandó problémák egy része hatékony szakmai válaszokat, más része politikai bölcsességet, harmadik csoportjuk nagyvonalú előrelátást igényel.

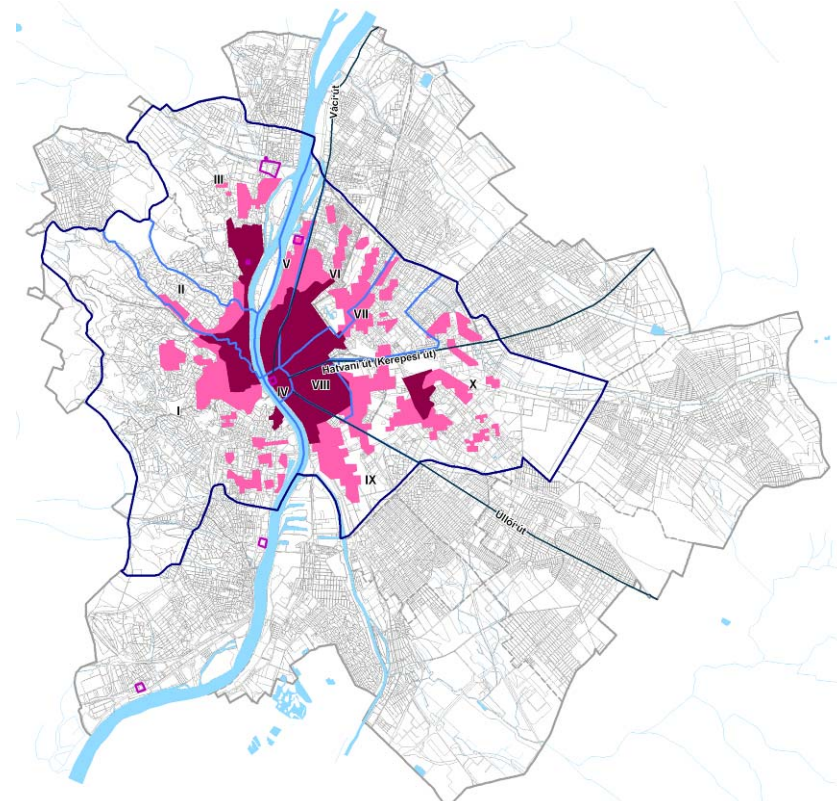
#### ► A főbb probléma-csoportok az alábbiak:

1. A város és a globalizáció: Budapest a világban: a világ, az EU, az ország, a régió
2. A város és az agglomeráció jelenleg: együttműködés helyett kölcsönös hátrányok ötvözet
3. Társadalom szegregáció, munkanélküliség, hajléktalanság, drog, prostitúció, bűnözés
4. Gazdaság: a termelés, kereskedelem, idegenforgalom újragondolása
5. Környezet: szennyezettség és az ember (zaj, talaj, víz, talajvíz, rezgés, sugárzás)
6. Lakás: a privatizáció okozta másodlagos lakás piac problémáinak kezelése
7. Ellátás: egészségügyi ellátás, szociális ellátás, oktatás, képzés fejlesztése
8. Rekreáció: üdülés, sport, szabadidő, pihenés, szórakoztatás lehetőségeinek fejlesztése
9. A város szerkezete: használati intenzitás, funkcionális rendszer, területfelhasználás összehangolása
10. A közúti közlekedés: a hálózatok, közlekedési rendszerek összehangolt fejlesztése
11. A tömegközlekedés: a hálózatok, közlekedési rendszerek összehangolása, intermodális központok
12. A parkolás parkolási zónák, tiltott és korlátozott területek, P+R, parkolóházak
13. Az igazgatási rendszer: kerületi és fővárosi önkormányzat, city, külső kerületek, agglomeráció
14. A város üzemeltetése: közművek és közszolgáltatások, a közellátási feladatok újraértékelése
15. A város működtetése: telekgazdálkodás és vagyongazdálkodás megvalósítása
16. A fejlesztés és fenntartás források teremtése, források bővítése
17. Az urbanizációs hatékonyság hiánya: szolgáltató rendszerek, projektek hiánya (közpénzek hatékonysága)
18. Arculat és megújítás: értékteremtés, értékmegőrzés és -vesztés
19. A tervezés rendszere: közérdeket szolgáló fejlesztés szabályozás, bonus és malus, betterment
20. Új városalakítási szemlélet: intelligens rendszerek, környezetbarát megoldások, innováció támogatása.

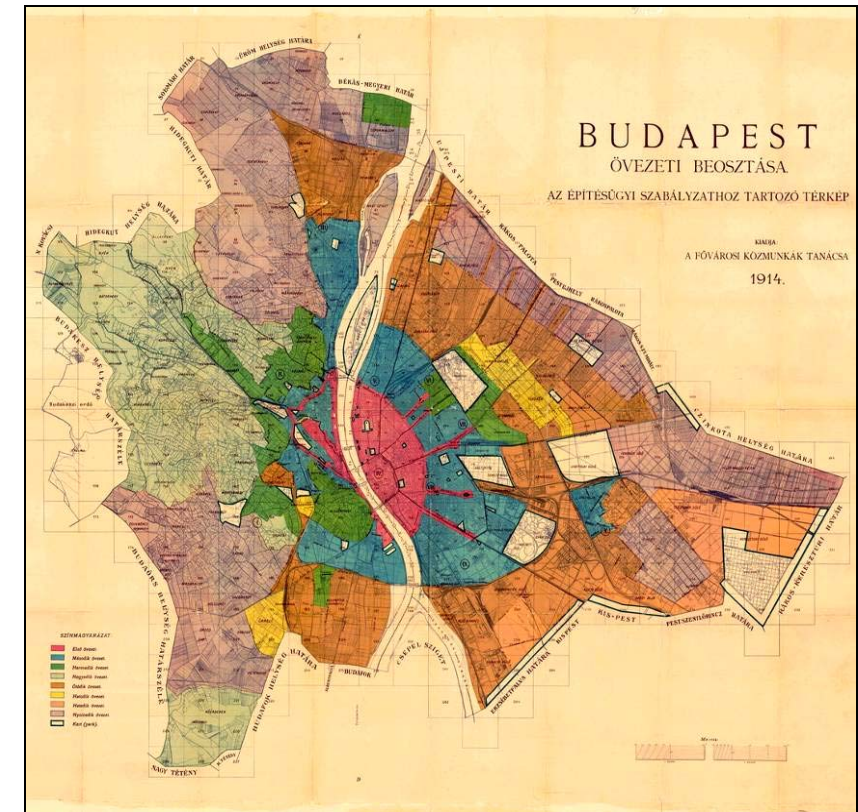
A problémák szintézist szolgáló megoldása, a megoldások rendszerré építése jelentheti a város hosszútávú megújításának egyetlen lehetséges útját; és csakis akkor lehet igazán sikeres, ha ezt a nagy munkát a városlakókkal együtt végzi el.



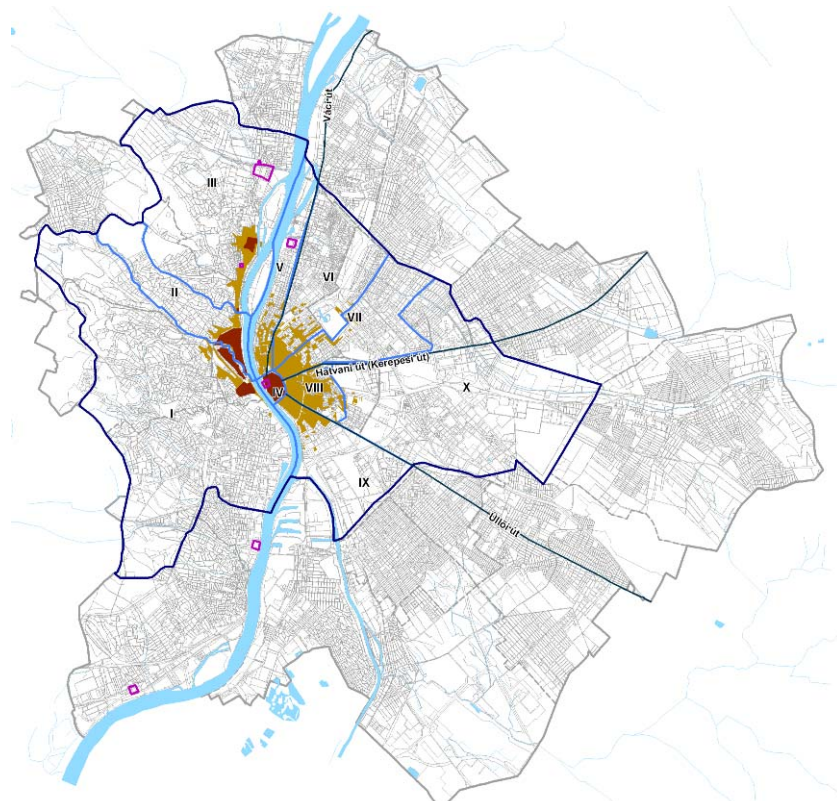
7.-7. ábra: Pest, Buda és Óbuda területe a főváros mai térképén 1686 előtt



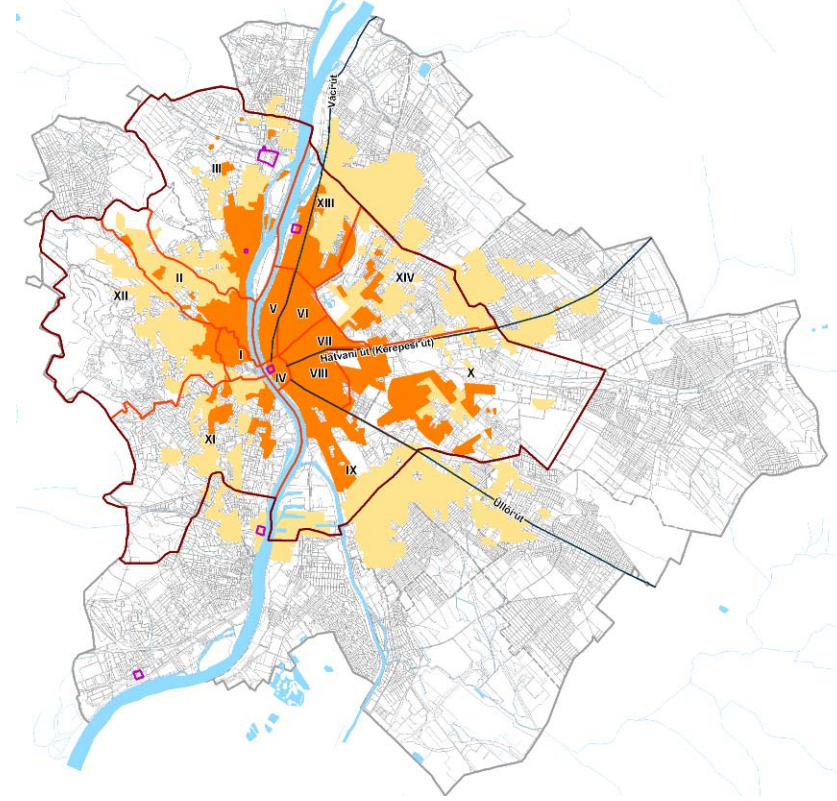
7.-8. ábra: Budapest településfejlődése a főváros korabeli és mai térképén 1873-1930 között



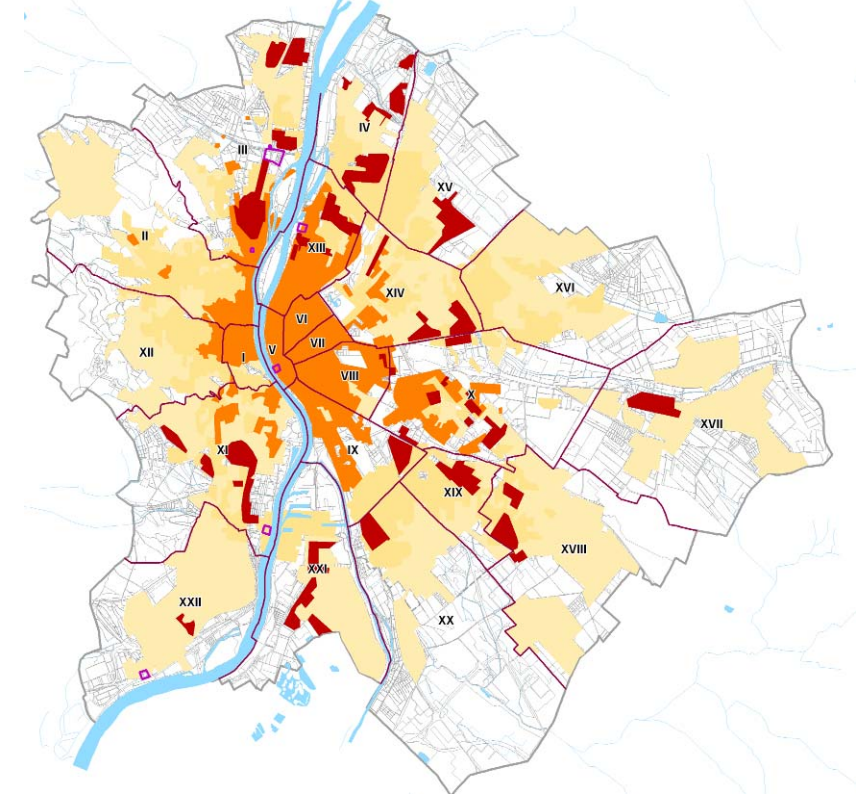
7.-9. ábra: Budapest övezeti beosztása 1914.



7.-10. ábra: Pest, Buda és Óbuda területe a főváros korabeli és mai térképén 1686-1873 között



7.-11. ábra: Budapest településfejlődése a főváros korabeli és mai térképén 1930-1949 között



7.-12. ábra: Budapest településfejlődése 1950-1990 között a lakótelepek foltjainak kiemelésével

#### 7.4. BUDAPEST VÁROSEJLENTÉSI VÁZLATA

Az alábbi vázlat célja, hogy körvonalazza azokat a főbb szempontokat, irányokat, trendeket, amelyek Budapest történeti adottságaiból kiindulva, az évszázadok alatt egymásra rétegződött kultúra kontinuitásának fenntartása mellett meghatározzák a fejlesztés lehetséges irányát, a város sajátosságain alapuló mélyen gyökerező feltételeket. A város – mint afféle élő organizmus – folyamatos és folytonos átmenet, a városfejlesztés pedig nem egyéb, mint maga a folyamat, a város alakításának folyamata.

A kor meghatározó un. "metatrendjei"<sup>4</sup> központjában a társadalom – gazdaság – környezet hármasság áll. Így mára a város a válság mélyülésének megakadályozása, illetve a kiegyensúlyozott fejlődés elősegítése érdekében folytatott mindennapos küzdelem központi eleme, tárgya lett. A "válságállapot" feloldásának egyik lehetősége: a gazdaság – így a tevékenységek, a városi lét - színterül szolgáló környezet térszerkezeti "transzformációjának" elősegítése, ezzel a városfejlesztésnek új távlatot nyitó, belső tartalékenergiákat felszabadító új városfejlesztési periódus tudatos előkészítése. Ehhez azonban fel kell tárnunk és meg kell érteni a múltból a jövőbe vezető folyamatokat, íveket.

#### ÚJ "VÁROSEJLENTÉSI PERIÓDUS" SZÜLETIK?

A városfejlesztést meghatározó egyik legfontosabb tényező: a gazdaság. A gazdaság fejlődésének irányát az adott korszak jellemző gazdasági ágazata, csúcstechnológiája határozza meg. A történeti tendenciák az egyre bonyolultabb termelési rendszerek terjedése ellenére az egyre kisebb anyagfelhasználású, egyre nagyobb információ-mennyiségű, "tudást" tömörítő technológiák térhódítása felé mutatnak; vagyis a nyersanyagok feltárásától egyenes út vezet a mezőgazdaságon, majd az iparon át, a terciér szektoron keresztül az információ vagy tudásipar felé. Ezzel párhuzamosan a mindenkori domináns gazdaság-szervező tevékenységen belül, egyre növekszik az innováció szerepe és jelentősége, de lehetősége is, emelkedik a szellemi ráfordítás aránya.

Nemzetközi tapasztalatok alapján a városfejlődés, - fejlesztés centrumába a jövőben az ipar helyett a kereskedelem és a szolgáltatás, illetve az innováció (a kultúra) kerül. Az előbbi a korlátozott erőforrásokkal küzdő, formálódó piacgazdaság zökkenőivel, az utóbbi a külföldi tőke fogadásához való alkalmazkodás kényszerű, de szükségszerű kulturális importjával. Ez utóbbi a fejlett technológia alkalmazásának is egyik feltétele hiszen a kultúra és a gazdaság – kölcsönösen – egymás infrastruktúrái; egymásra épülő rendszerek.

A korábbi folyamatok alapján két – településtörténetileg – ellentétes tendencia együttélésével a termelő-szféra és a terciér-szféra egyidejű fejlesztésével kell számolni, vagyis e kettősség együttélési lehetőségén alapuló stratégia kidolgozása szükséges. Ezzel egyidejűleg növekszik a fejlődést megalapozó innováció, az átfogó értelemben vett kultúra szerepe. A magyar gazdaság helyzete, állapota közismert. Ennek megfelelően a gazdasági válság teremtette munkanélküliség csökkentésének elsődleges eszköze is a termelő-szféra, a kiegyensúlyozott termelési szerkezet kialakulásának városfejlesztési és -rendezési eszközökkel is történő támogatása, a termelés fellendítésének előmozdítása, ezen keresztül a fizetőképes társadalmi réteg(ek) szélesítésére szolgál. A tradicionális városszerkezet transzformációja elengedhetetlen. Nem csupán a gazdaság igényli a megújulásához szükséges új műszaki keretek kialakulását, de a kultúra is elvárásokat támaszt egy új, perspektivikus környezet és környezetfilozófia iránt. A fejlesztési stratégia megfogalmazása során célszerű gondot fordítani a nemzetközi trendekre, "környezet-filozófiákra". A város történetében rejlő energiák felszabadítása új szemléletű átalakítást, un. "várostranszformációt"<sup>5</sup> igényel. A tradíciókon alapuló átalakulás új perspektívát nyitó folyamat, amelynek szemlélete a tradicionális településtörténeti, településszerkezeti értékek védelme. A transzformáció gazdagítja a szerkezetet.

**HÁLÓZATORIENTÁLT FEJLŐDÉSI SZAKASZ:** a kapcsolatokra, a hálózati kapcsolatokra települő, a funkcionális rendszer térhódítása (un. "pionír-szakasz", vagyis a rendszer bővítése).  
**TERÜLETORIENTÁLT FEJLŐDÉSI SZAKASZ:** a rendelkezésre álló terület kitöltése, megszervezése, ellenőrzésre során kialakuló, a területet "hézagmentesen" lefedő területi rendszer kiépülése (un "szukcessziós szakasz", a rendszer stabilizálása).

A jellegzetesebb budapesti városfejlesztési szakaszok az alábbiak:



7.-13. ábra: A Dunával párhuzamosan húzódó hadiút, a LIMES mentén kiépített római kori struktúra

#### 1. szakasz: őskor

A korszakot jellemző elszórtan elhelyezkedő korai lakott helyek elpusztulása, folyamatos megjelenése és eltűnése arra utal, hogy ezek a kezdeti "települések" nem érték el azt a "kritikus tömeget", ami a pusztulás utáni újratelepülés alapjául szolgált volna. A spontán, illetve alkalmi megtelepedés nem rendelkezik akkora erővel, ami a telep elpusztítását követően elegendő erőt nyújtana a lakott hely stabilizálására.

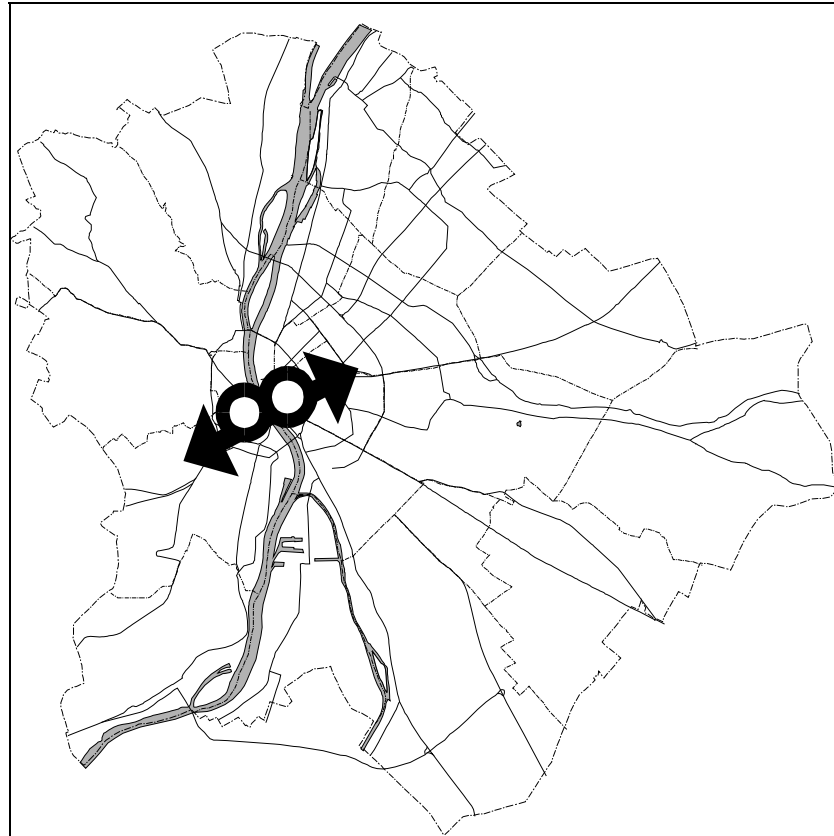
#### 2. szakasz római kor

Strukturált lineáris rendszer a Limes mentén, a pontszerű elemekkel. Ez a korszak tekinthető az első olyan városfejlesztési periódusnak, amely a későbbi korok települési folyamatait meghatározó kulturális réteget alkot. *A Pannónia dunamenti ellenőrző-sávjaként kiépített limes-menti lineáris rendszer – pusztulása ellenére – a következő korszakok alapjául szolgáló, meghatározó várostörténeti réteg (Aquincumtól Camponáig kiegészítve Contra-Aquincummal).*

<sup>4</sup> \*Gerken, Gerd: A 2000. év trendjei Akadémia Kiadó, Bp. 1993. (metatrend: un. "trendköteg", a fejlődés irányát kijelölő főbb trendek közös eredője, iránya)

<sup>5</sup> transzformáció: bizonyos elemek, sajátosságok változatlanul hagyásával, megtartásával végrehajtott átalakítás

7.-14. ábra: Stratégiai pontok a Duna mentén



### 3. szakasz: honfoglalás

A népvándorlás korában, a római birodalom összeomlását és a fejlett műszaki struktúra pusztulását követő korszakot csupán néhány fennmaradt emlék jelzi.

### 4. szakasz: középkor

Tradicionalis középkori struktúra épült ki a közlekedési hálózatok, a stratégiai fontosságú dunai átkelőhely(ek) és ellenőrző pontok [Várhegy] környezetében. A középkori város a római kori település maradványain nőtt. Szerepköre is ennek megfelelően alakult, fontos kereskedelmi és hadászati ellenőrző szerepet vívott ki magának. A fejlődési periódus jelentőségét az adja, hogy ebben az időszakban épülnek ki a későbbi Budapest centrum-szerepét is meghatározó településszerkezet feltételei. A főbb kereskedelmi utak találkozásánál, az ellenőrzött, ellenőrizhető dunai átkelőhely környezetében kialakuló központi hely nem csupán a kereskedelem, hanem a kézművesség, céhek stb. fejlődésének, a település gazdasági stabilizációjának egyik fontos eszköze (városfallal kerített település, differenciált szerepkör stb.).

7.-15. ábra: Önálló középkori települések a Duna mentén a város mai térképén



### 5. szakasz: XVII.-XVIII. század

A következő szakasz a kereskedelmi és termelési centrum megerősödéséhez a térséget szervező hatalmi centrum kialakulásához vezetett:

1. hadászati centrum: stratégiai pont, dunai átkelőhely, Várhegy
2. hatalmi centrum: gazdaság, fejlett kézműipar, egyházi funkciók, igazgatás kiépülése

### 6. szakasz: XIX század (a reformkortól a kiegyezésig)

A városodás felgyorsulásával a területileg is kiterjedő rendszer tovább strukturálódott, az előző korszakokban kialakult városszerkezeti elemek kiegészítésével. A kiépült városszerkezet területi kiterjesztése megkívánta az úthálózat mintaváltását. A középkori városfalon kívüli területek bevonása, "fejlesztése" új városszerkezethez vezetett. A vár(os)falon túllépő beépítés szervezésében fontos szerepet kaptak a sugárirányú utakat összekötő gyűrűirányú elemek és a centrum megerősítése (Kiskörút, Lánchíd, a tradicionális utca- és térszerkezet, Buda szerepének átértékelődése, vasút megjelenése stb.).

7.-16. ábra: Kialakul az első gyűrűirányú hálózati elem, mely minőségileg új helyzetet teremt.



### 7. szakasz: a városegysítéstől – a XIX. század végéig

Pest-Buda és Óbuda egyesülésével kialakultak a komplex, nagyváros alapjai. A területorientált folyamat keretében, a három település egyesítésével jelentős hatalmi koncentráció alakult ki. Három sajátos, jellegzetes szerepkörrel rendelkező, egymást kölcsönösen kiegészítő település egyesítette területét, gazdasági, politikai stb. erejét. Az egyesítés eredményeként megerősödött a város területi szerepe és piaci pozíciói is jelentősen javultak.

### 8. szakasz: Millennium, XX. század eleje

Budapest, a világváros kialakulása. A sugaras-gyűrűs szerkezeti rendszer kiépülésének kora. Ez a hálózatorientált periódus olyan működési mintaváltással járt a város életében, melynek pozitív hatásai máig meghatározóak. A Nagykörút és a Sugárút (Andrássy út) kiépülése mellett a városfejlődés dinamikája szembeötlő. A piaci mechanizmusok városfejlesztési előnyeire alapozott folyamatokkal egyidejűleg jelentős intézményfejlesztés, kulturális és termelési innováció ment végbe.

7.-16. ábra: A századforduló világvárosa a Duna mentén, az infrastruktúra kiépítése



A város növekedése komplex városfejlesztéssel valósult meg. Ekkor épültek ki a korszerű város kialakulásához már elengedhetetlen modern városi hálózati (infrastruktúra) rendszerek is: a városi közlekedés főbb elemei (Margit híd, Ferenc József híd, Erzsébet híd, Nagykörút, Sugárút (Andrássy út), Budai körút), továbbá a vasút, a tömegközlekedés (földalatti vasút, villamoshálózat) alapjai, közművek (csatornázás, gázellátás) alaprendszerei. A dinamikus növekedés új település-szerkezetet eredményezett, hiszen kiépült az első "igazi" gyűrű. A Nagykörút, a sugaras-gyűrűs szerkezetet megvalósító városszerkezeti elem által kínált működési mintaváltás jelentős lépés volt a zárt, szűk belső városmag korlátozó hatásainak kiküszöbölésében, ugyanakkor a város új rétege az előző periódusban már kialakult szerkezethez organikusán illeszkedett (ipari negyedek, lakóterületek gyűrűje, új városi funkciókkal).

7.-17. ábra: 1950. a "Nagy Város" megszületése



#### 9. szakasz: Trianontól az ötvenes évekig

Az előző, "szintetizálódó" kor eredményeire épülő terület- és mennyiségorientált korszak, lényegében a mai Nagybudapest kialakulása. A tervezett méretű, szerkezetű, funkcionális összetételű és kiépített infrastruktúrával rendelkező főváros Trianon után egyik pillanatról a másikra túlméretezetté vált. A népesség növelése fővárosi érdekké vált. A tervezett bővítés organikus változata (dr. Szendy Károly főpolgármester 1938) nem valósulhatott meg a II. Világháború éveiben, majd politikai gellert kapott az 1950-ben bekövetkezett városbővítéssel. Az önálló településeket mesterségesen egyesítő döntéssel a főváros súlya tovább növekedett, a centralizáció tovább erősödött, ugyanakkor ellentmondó döntések sora máig ható területi folyamatokat indított el, illetve erősített fel (a beköltözések korlátozásának egyenes következményeként hatalmas, a főváros ellátó szerepére és munkaerő-piacára utalt, ugyanakkor falusias-jellegű településgyűrű alakult ki a város körül, az extenzív iparterületek fejlődtek a város szélén stb.).

#### 10. szakasz: az 1960-70-es évek

Az "analitikus városfejlesztés" hálózatorientált korszaka, amit az egymástól elkülönítve kezelt fejlesztések és összefüggő problémák jellemeznek. Az "ágazati" szemlélet kortünete jegyében a városszerkezetet döntően befolyásoló beruházások valósultak meg, új problémákat generálva ("koncentrált fejlesztés = koncentrált probléma). Az egymástól elkülönült beruházások nem haladtak organikus fejlődési pályán.

#### 11. szakasz: a hetvenes évektől a rendszerváltásig

Még mielőtt a nagyvállalatokon nyugvó extenzív iparfejlesztés átjuthatott volna a termelés hatékonyságának növelésen alapuló intenzív gazdaságfejlődési szakaszán, a hagyományos, un. szocialista nagyipar "összeomlott". Az ezzel párhuzamosan formálódó új termelési piacgazdaság kiépülése nagyarányú munkanélküliséggel párosult. Az átalakulás elkerülhetetlenné vált. Ebben az időszakban a környezet is megváltozott: államok szűntek meg, új államok születtek. A piacok átalakultak.

#### 12. szakasz: a rendszerváltásig napjainkig

A rendszerváltás eufóriája és a piaci folyamatok önszabályozó képességének eltúlzása miatt több döntés elmaradt, ezek hiányában csökkent a fejlődés dinamikája. A prioritások hiánya miatt egyes folyamatok lassabban folytak le, míg más átalakulások a kontroll hiányában túlságosan gyorsak voltak. Az agglomerálódó térségben a fővárosból kiszoruló fejlesztések (lakásépítés, bevásárlóközpontok, termelés stb.) megerősítették a "kifelé" mozgásokat, a városkörnyék szerepét, súlyát és ezzel összefüggésben rontották a város működésének hatékonyságát, a közpénzi beruházások urbanizációs hatékonyságát, miközben a trendeknek megfelelően:

- jelentősen megnőtt az ökológiai szempontok érvényesítése, általában a környezethasználat módja iránti érzékenység;
- a kialakult települési pozíciók átrendeződése új kihívás,
- az informatikai rendszerek, a telekommunikáció elterjedése ellenére nem javult a munkahely-lakóhely kapcsolat,
- megnőtt a területiség szerepe, súlya, vagyis az agglomerációs térség jelentősége
- a területi kooperáció lényegében beszűkült
- ugyanakkor megnőtt az érdeklődés a környezetkímélő közlekedési-, "anyag- és embermozgatási" megoldások alkalmazása iránt.

## 7.5. BUDAPEST VÁROSSZERKEZETI JELLEMZŐI

### 7.5.1. A Duna meghatározó városszerkezeti szerepe

Budapest földrajzi helyzetéből adódó lehetőségeit alapvetően meghatározó Duna az élet kezdetét jelentette itt immár több mint kétezer évvel ezelőtt. A város mindig is arra kényszerült, hogy tisztelje a Duna szeszélyeit, évszakváltozásait, áradásait, jeges befagyását. Hol harcba tudott szállni vele, hol meg elsodorta. Sok város telepedett meg folyó két oldalán, de a Duna a főváros egyedülálló alapszerkezetét mind a mai napig meghatározza. Meghatározza, hogy a három városból egyesült Budapest székesfőváros, majd a később felbővült Nagy-Budapest a mai napig csak kevés helyen átjárható, a Duna vágja ketté mind morfológiailag, mind működésében a várostestet.

Míg az egyik részről egy jelentős területi sávját jelenti a városnak partjaival együtt, és azok - az egyes szakaszain eltérő jellemzőkkel rendelkező - háttérterületeivel, addig jelentős hálózatot meghatározó elem is. Hálózati a folyami hajózást illetően, ezzel Európa nemzetközi hajózási hálózatának fontos – de nem eléggé kihasználtságát – állomása, de a hálózatokat meghatározó abból a szempontból is, hogy szélessége miatt csak igen meggondolt és ritka szerkezeti vonalak mentén engedi az áthaladást. A széles áthidalási kényszer nem tette és ma sem teszi lehetővé a sűrű átjárási lehetőség megnyitását. Míg Párizsban akár 100-200 m-ként is találunk hidakat az átkelésre, ez Budapesten – illeszkedve a Duna szélességéhez – kilométerben mérhető.

7.-18. ábra: A Margit-híd építése



A Temze 200-250 m széles, Berlinben a Spree 50-70 m, de a Szajna sem haladja meg sokkal a 100 m-t. A Duna fővárosi szakasza – a szigetek kivételével – a legkeskenyebb helyen is 300 m.

Ez magyarázza - túl az ország és a város gazdasági fejlettségén –, hogy Budapesten a mai napig miért nem épültek ki azok a szükséges átkelő pontok, melyek nem csak a két part összekötését, de hálózati szempontból a várostest további szerkezeti elemeit bővíthetnék, és alapvető változásokat hoznának a területek elérésében, átjárhatóságában, biztosítva azok együttélését.

Északról délre, a Megyeri híd – Északi vasúti összekötő közötti távolság 5,4 km, innen az Árpád híd közel 3,0 km, a Margit híd ettől 5,8 km-re esik. A Margit híd és a Lánchíd – miközben belső városi hidakról van szó - távolsága több mint 1,7 km, továbbhaladva az Erzsébet híd 1,0 km. Legkisebb a távolsága innen a Szabadság hídnak, majd délre tovább a Petőfi híd ismét közel 1,0 km-re található, a Lágymányosi híd távolsága ezt éppen, hogy meghaladja. Az M0 déli hídjának távolsága a legdrámaiabb, 11,5 km.

Párizs hídjainak távolsága 150-600 m között változik, egy-két híd esetében is alig éri el az 1,0 km-t. Hídjainak száma a Peripherque-n belül 28 db, pedig ez a városi egység alig nagyobb, mint Budapest Hungária körúton belüli része. London belső városrészre eső hídjainak átlagos távolsága sem több 7-800 m-nél, de Berlinben is 2-300 m-enként kötik össze hidak a sűrű városrészeket.

Ahogy az előzőekben is szó volt már róla, a hálózatok és az általuk kiszolgált területek egymást generálva fejlődnek és egyik sincs a másik nélkül. Budapest egyik meghatározó városszerkezeti eleme a Duna, ami alapvetően természeti erejénél és méreténél fogva visszahat a város egész területi és hálózati szerkezetére, még azon helyekre is, amelyektől több kilométeres távolságra van.

A város mindennapjaiban, a területek közötti kapcsolattartásban vagy éppen azok elkülönülésben tehát meghatározó szerepe van a Dunának. A várostest a Duna mentén indult fejlődésnek. A folyamhoz legközelebbi magaslat stratégiai szerepű volt, ahogy sok helyen a folyó melletti hegyorom a várak helye, a városok megtelepedésének bölcsője, itt a Várhegy vált már a legkorábbi időkben a városalapítók fontos bázisává. A városfejlesztési ciklusok bemutatása is jelzi, hogy ez a hely nagyjából a város közepe a Duna menti sávban. A mára nagyvárossá fejlődött várostest északi és déli határa kb. azonos - 12,5 km-es - távolságra van. Érdekes módon a város nem nyúlik el hosszan a Duna vonalában, igen hamar a Dunától való kelet-nyugat irányban a völgyeket kihasználásával a budai hegyekbe és a pesti irányba fejlődött a város, éppen a hiányzó, vagy nehezen kiépíthető átkelők miatt a könnyebb elérhetőség irányába.

A Duna Budapest megújításának egyik alapeleme. A Duna, az Európát (a Duna-Rajna-Majna víziút révén ténylegesen) átszelő folyó nevének hallatán kialakuló képzeteink nem írhatók le vízhozamokkal és térképi kódokkal. A Duna meghatározó szerepet játszik Budapest és Magyarország fejlődésében. A különböző kultúrákat összekötő folyó a hozzá tapadó kulturális, gazdasági és történelmi kötődések következtében több mint egy

földrajzi név. A Duna egyszerre az ökológiai rendszer szinonimája, természeti erőforrás, ásványkincs, értékes flóra és fauna, vízbázis, energiaforrás, de kommunikációs csatorna is, a turizmus mozgásteré és víziút, szállítási lehetőség, egyben gazdasági feltétel, munkahely-teremtés-, termelési-, település- és területfejlesztési lehetőség...

A fenntartható fejlődés szellemiségét a hajózás kiválóan szolgálja, hiszen azonos tömeget, azonos energia felhasználásával vízen lehet a legmesszebbre eljuttatni. Nemzetközi adatok alapján vízen 370 km-re, vasúton 300 és közúton alig 100 km-re.

### Európai Duna Régió Stratégia (EDRS)

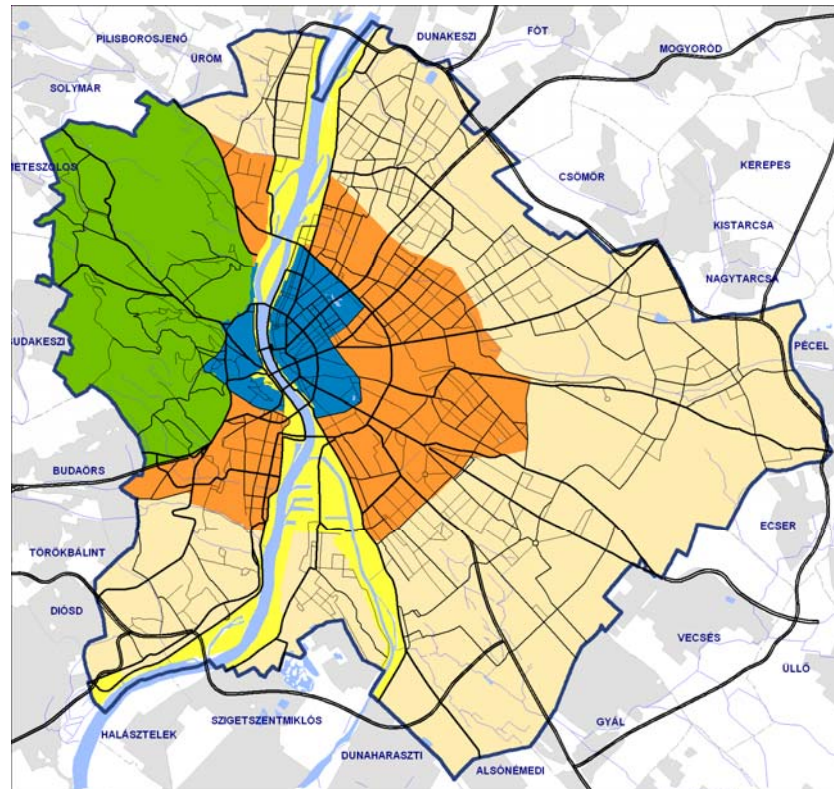
Ahogy nőtt a Duna szerepének súlya a városszerkezet szempontrendszerében, úgy vált ismét egyre fontosabbá a Dunapartok felértékelődése. Az Európai Unió komoly lépést tett a területi rendszer kezelése terén, amikor a Balti Régió mintájára kijelölte a Duna Régiót és amikor megkezdődött az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS) kidolgozása. Európa térségi tagozódásának megfelelően a Duna-régió az EU térbeli szerkezetének egyik meghatározó térsége, mely összekapcsolja a Duna vízgyűjtő területének államait, nemzeteit és kultúráit. A Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig hőmpölygő Duna folyam a Majna és a Rajna vízi útjaival kiegészülve Európa egészét átjárhatóvá teszi és egy több mint 3.500 km hosszú vízrendszerre szervezik Európa, illetve az Európai Unió számos országát. A jövőben a Duna Régió tényleges szervezési szerepet kaphat az Európai Unió e térségének fejlesztésében, szervezésében.

Ehhez azonban elengedhetetlen volt egy vezérfonal, a célok eléréséhez szükséges feladatokat komplex rendszerbe illesztve kezelő stratégia kidolgozása és elfogadása. Ez az Európai Duna Régió Stratégia (EDRS), melyet Magyarország uniós elnöksége alatt hagytak jóvá 2011-ben. Az EDRS az EU távlati fejlődését is befolyásolja, mert nemcsak Európa fenntartható természeti környezete, gazdasága mellett, de a kulturális kontextus komplexitásának megteremtése, erősítése és kiterjesztése mellett is döntött. Ebben az összefüggés-rendszerben különleges értelmet kapnak a Világörökség részét képező kulturális értékek, társadalmi, gazdasági, környezeti (értsd fizikai környezeti: természeti és épített) minták. Európa és ezen belül a Duna régió, a Kárpát-medence, Magyarország kulturális diverzitásának megőrzése európai szintre emelkedik, mert csak a megmaradt kulturális összetettség, vegyesség az, ami gazdagabbá teheti az egyetemes kultúrát.

### 7.5.2. A gyűrűs–sugaras városszerkezet tagolódása

A korábbi településszerkezeti tervek (1997, 2005) éppen a dunai tengelyre szerveződött öt zónára bontva értelmezik a városi fő jellemzők szerint annak területi egységeit.

7.-19. ábra: Budapest zónarendszere



A jelen elemző dokumentum a zónák rendszerét továbbra is igazolhatónak látja, a város leírásának jó eszköze. Lehet azonban, hogy kisebb határkorrekciók az új ismeretek és végbement területi változások alapján majd szükségessé válnak. A zónák azonban a városnak mind a morfológiai jellemzőit, mind a történeti kialakulását, mind pedig mai beépítési jellemzőit és működését is jól írják le.

Budapest zónarendszerének elemei:

- belső zóna
- átmeneti zóna
- elővárosi zóna
- hegyvidéki zóna
- Duna menti zóna.

A Dunán kívül a város további hálózati elemei az utak, vasutak vonalai, melyek összekötnek, olykor pedig éppen elválasztanak területeket egymástól.

A város – részben a hidak átkelőinek hiányában – kevés számú gyűrűirányú hálózati elemmel rendelkezik. Ezen hiányok miatt nehezebben fejleszthető a korábbi kisebb városhoz és kisebb

forgalmi igényhez méretezett város kialakult vonalas szerkezeti elemrendszere.

A körutak, illetve az azokat párhuzamosan kísérő mellékutcák rendszere a várostest kialakult rendjében általában még nagy sűrűséget mutat, a várostesten kifelé haladva a gyűrűirányú jellemzők egyre kevésbé alkotnak egybefüggő útvonalat. A gyűrűk a pesti oldal jellemzői, a budai oldalon a Budai körútnak nincs alternatív körirányú párja, a teljes hegyvidéki zóna átjárhatósága ezért igen hiányos, utcarendszere további észak-déli irányú hálózati elemet nem alkot.

Még mindig meghatározó fő útórként működik a város hálózatában a Duna mellé szorított kettős rakparti út a vízpart két oldalán az átmeneti és a belső zóna sávjában. Örök ellentmondás: a legértékesebb vízpartot a tényleges vízfolyam helyett sok esetben a gépjármű-folyam jellemzi. Ez az egyik akadályozója annak, hogy a város nem tud teljes „mellszélességgel” a Dunához fordulni, arra tekint, de mégsem látja meg az arcát benne, hiszen a víz elérésére a legritkább esetben van csak lehetőség és alkalom. Míg korábban a víztől való félelem miatt nem használata a város a rakodáson kívül másra a Dunát, nem fordult igazán építészeti sem a Duna irányába (például a Bem rakpart épületeinek többsége a mellékutcák, vagy a Fő utca felől rendelkezik főbejárattal) addig ma ez az igény már felmerül, de a vízparthoz való lejutásban a mozgó és álló gépjárművek jelentenek akadályokat.

Magyarország Budapest-központúságát jól jelzik a sugárirányú útvonalak, melyek szintén a korábbi térség és városfejlődés eredményét mutatják, hiszen az ország egyes térségeivel meg kellett teremteni a mindenkori hatalmi és igazgatási központ kapcsolatát. A tradicionális útirányokat a korabeli városfalon létesített kapuk nevei is őrzik: Váci kapu, Hatvani kapu, Bécsi kapu stb. A történeti településszerkezet jelentős mértékben meghatározta a város későbbi fejlődését, amelyet a városevolúciós vázlatban bemutatott városfejlődési folyamat szemléltet. A leglényegesebb, máig ható változásokat az 1872. évi városegysítési törvény hozta. A Pest, Buda és Óbuda egyesítésével létrehozott új (kompakt) város szerkezetét meghatározták a korábbi döntések szerinti városszerkezeti elemek, mint például a Nagykörút, vagy az Andrassy út nyomvonala. Hosszú idő, mintegy 100 év kellett a korábban már kiszabályozott Hungária körút körülzáródásának kiépítéséhez is.

A gyűrű és sugárirányú elemek között feszül ki a várostest, mely a beépítések által nyerte és nyeri el folyamatosan változó képét. A város a későbbiekben kevés figyelmet fordított a nagyobb s szerkezetalakító nagy zöldterületek létrehozására, bár később is

születtek jelentősebb zöldfelületek, mint például a Szabadság tér a volt Neugebaude helyén (1898) vagy a Tabán (1933-36). Emiatt is nagy jelentőségű például a már említett Millenáris park (2000) kialakítása a korábbi iparterületen.



A Millenáris park

### 7.5.3. Budapest zónarendszerének bemutatása

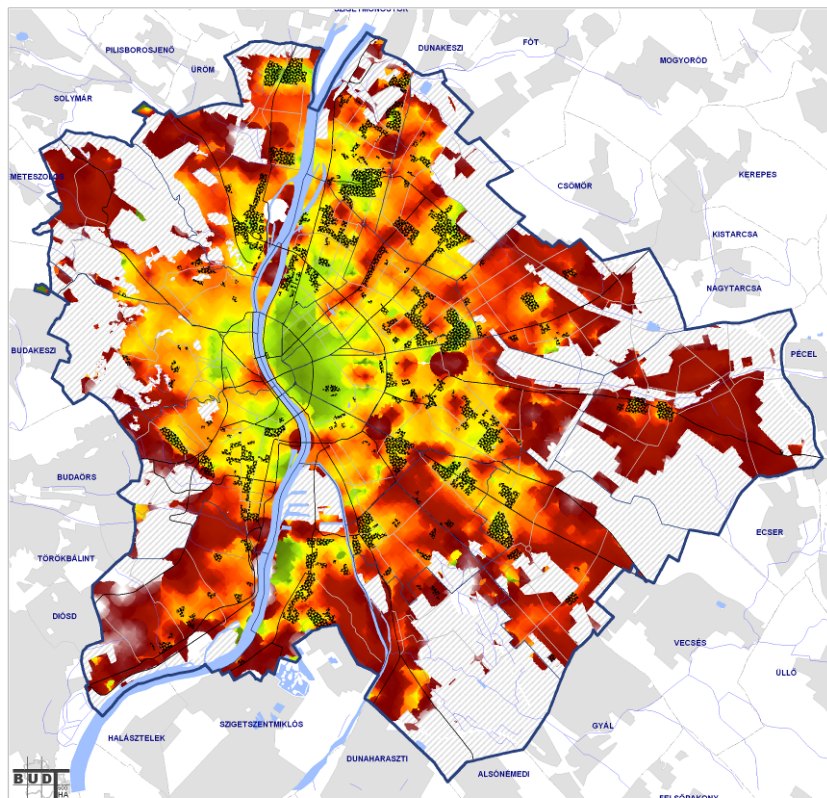
#### ► A Belső zóna térségének jellemzői

A belső zóna úthálózata a legsűrűbb, igaz, hogy a terület tömörségéhez viszonyítottan arányos. Az alábbi térkép mutatja az utcarendszer és a mellette területek szintterületének viszonyát mutatja. Ez a leggazdaságosabbnak a belső sűrűbb városrészekben mondható, kifelé haladva az intenzitás csökkenésével nő az utcahálózattal kiszolgált szintterület nagysága.

Ugyanakkor a sűrűn beépült belső zóna belvárosi része és az ahhoz közvetlenül kapcsolódó területek forgalomcsillapítása az elmúlt években jelentős változásokat hozott ezen városrészek forgalmi terhelésében.



A felújított Károly körút



7.-20. ábra: A közút és a kiszolgált szinterület aránya

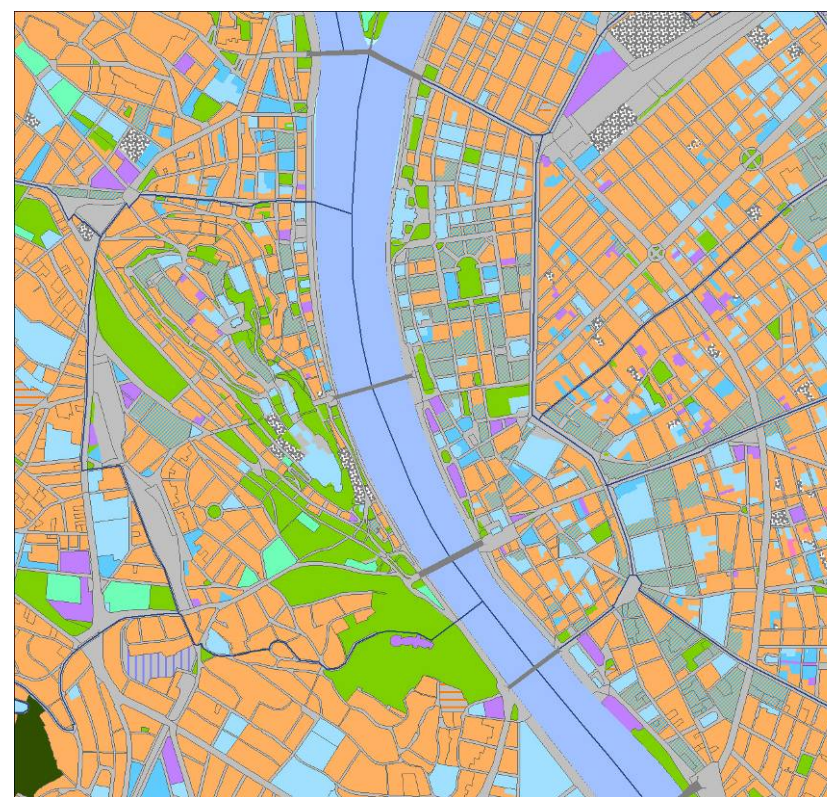
Az elmúlt időszak uniós pályázatainak egy része a város közösségi területei felé fordulva közterületi megújításokat, köztéri rehabilitációkat támogatott. Az így megvalósított közterület rendezések jellemzően forgalomcsillapítással jártak, jelentős gyalogosfelületek jöttek létre a korábbihoz képest, mely rövidesen a mellette érintett területeken belül is változásokat eredményezett. (Ráday utca, belvárosi „Fő utca”, Mikszáth tér környezete, Kálvin tér környéke, Március 15 tér stb.) A forgalmi áteresztőképesség csökkentése más helyszíneken is teret hódít, így például a Károly körút felújítása is ebben a szellemben történt meg. Ezeket a folyamatokat az az igény is sürgette, hogy a legsűrűbb, legterheltebb városrész környezeti állapotában végre valami javulás legyen elérhető. Ellentétben a 70-es évek városszerkezet-fejlesztésével – mint például az autópálya rávezetés történeti belvároson való átvezetése -, mára a környezettel szemben támasztott igények ugyanezen nagyforgalmú szerkezeti elemeket már megkérdőjelezték. Ezzel párhuzamosan egy fontos új városszerkezeti elem is megjelent: a várostest északi részén 2008-ban átadták az M0 északi hídját, a Megyeri hidat, mely az agglomerációs forgalom egy részét a város érintése nélkül elvezeti, és ezzel a teherforgalom is kiszoríthatóvá vált a Hungária gyűrűjéről, mely így belső terhelő forgalmat képes elvezetni. Elvileg tehát a belső városrészek forgalom

csökkentési törekvései nagyjából egybeestek egyes külső hálózati fejlesztésekkel.

A változás, a korábbtól eltérő használat – legyen az terület megváltozott használata vagy hálózati változás – általában működési zavarokat okoz az első időszakban, majd a város „megszokja” az új működési feltételeket, „átrendezi magát” és éli tovább hétköznapjait. Persze nem mindegy, hogy miként vélekedik a városhasználó, aki csak áthalad a területen és nem mindegy, hogy miként, ha ott él.

Az úthálózati rendszer gyűrűirányú elemei a belső zóna területén még mindig meghatározó forgalmat bonyolítanak le, ezáltal a területhasználatot is meghatározzák, egyben valamiféle határvonalat is jeleznek az általuk övezet térség tekintetében.

7.-21. ábra: A vizsgálat területhasználat részlete a belső városrészekkel



A korabeli városmagok közül a pesti oldalon a belváros az a terület, mely a városhasználat tekintetében a legterheltebb. Itt a legnagyobb a beépítettség, a telkek itt a legkisebbek, „tömött” az épületek beépítettsége, magasságuk a nagyvárosiasságot jelzik, szűkek az utcák. Funkcionálisan is ez a terület adja a legintenzívebb vegyes megjelenést, ahol a lakóépületek, intézmények, igazgatás, irodák, kereskedelem együtt van jelen, ami a városi létből viszont hiányzik a zöld és a klasszikus ipari területek, melyet ez a városszövet - legalábbis a körúton belül - nem igazán engedett létrehozni. A kevés korábbi ipari funkció

már a XX. században megszűnt, új beépítéssel megváltozott, zöldterületek pedig igen csekély számban jöttek csak létre.

Ma ezt a területet mondhatjuk a város tradicionális központjának, vagy főközpontjának, hiszen itt találhatóak azok az országos igazgatási, pénzügyi intézményei melyek a mindennapok szintjén meghatározzák a hivatásforgalmat. Sajnos a tradicionális kereskedelem, a régi áruházak folyamatosan megszűntek az elmúlt évtizedekben, helyüket a város távolabbi területeire szorított bevásárlóközpontok vették át. A jellemző kereskedelmi folyosók, így a körút kereskedelmi egységei folyamatosan változnak, nem időt állók. A korábban vágyott minőségi kereskedelem és szolgáltatás helyett a kiskörúton kívüli területeken – de sok helyen a kiskörúton belül is (például a Kossuth Lajos utcában) – a földszinti üzlethelyiségeket zárva találjuk, rendezetlen kirakatok, elhagyatottság a jellemző, vagy a helyükbe betóduló alacsonyabb presztízsű (például „second hand”) üzletek virulása. A vásárlási szokások változása a korosztályok szerinti más és más igények kielégítésével is összefügg. Különösen igaz ez a fiatalabb korosztályra, akik már az új létesítményekkel együtt nőttek fel (lásd: plaza–szindróma).

A város belső kerületei tehát megpróbálják a történetiséghez illő környezetet fenntartani, minőségét emelni, a folyamatok azonban sok esetben ezt az igyekezetet nem támogatják a gazdaság specifikált oldaláról.

A budai oldalon más kérdésekkel találkozunk. Egyrészt a terület morfológiája, a Várhegy, és maga a Budai vár unikális megjelenése, látképe és használata is eltérő, másrészt az igazi nagyvárosi központképző elemek száma is csekély. Nagyobb viszont a zöldfelületek aránya, a Várlejtő, a Vérmező, a Tabán és a Gellérthegy jelenléte alapvetően más használatot generál. A budai oldal központi részéhez csatlakozó területek mára már tradicionálisan gazdagabb társadalmi rétegek lakóhelyévé váltak, a városias térségek aránya a kiterjedéshez képest csekélyebb, így az itteni kereskedelmi egységek például a Margit körúti sávban kevésbé „leszegényedett” képet mutatnak a pesti oldal területeihez képest. Segíti még a környéket a volt Ganz-Ansaldo területének megváltozott funkciója, mely a szabadidő eltöltés és kultúra számára jelentős barnamezős területet szabadított fel a Millenáris park megvalósítása révén.

Fontos megállapítás egyben, hogy ezeken a területeken koncentrálnak a város kulturális létesítményeinek és turisztikai látványainak többsége is.



A Budai vár a főváros történelemlékönyvének szinte minden szakaszából őriz egy-egy fejezetet, lapot. Buda a tatárjárás utáni betelepülésétől szimbolikus hely, egyrészt mindig lakóhelyként szolgált (Polgárváros), másrészt a hatalom szimbolikus helyeinek fókuszpontja volt (Palotanegyed). Az uralkodók véglegesen rögzítették a helyet, Budát az európai kulturális térben. A Szent György kultusz ugyanazt az ismerős szimbólumrendszert jeleníti meg Londonban, Rómában, Moszkvában vagy Prágában. A Budai vár állapota ma heterogén, részeiben számos funkció jelenléte alakítja a terület imázsát, de máig nem találta meg az értékeinek megfelelő helyét, a következő századoknak megfelelő funkcióit. A II. Világháború óta megoldatlan a Palotanegyed és a turisztikai célpontként értelmezett Polgárváros lakóterületeinek viszonya, mely további feladatokat ró a jövő Budapestjére.

A belső történelmi szerepű térségnek több jelentősebb átalakulási fázisa volt:

- A 80-as évektől kezdődően kezdett felértékelődni a belső városrész, megjelentek a gyalogosutak, elindult a minőségi kereskedelem fejlesztése még az állami szférán belül is. Létrejött az új típusú áruházak, mint például a Skála Budán és Pesten is.
- A rendszerváltozás után az élet felgyorsult, a lakások privatizációját követően sokan lakhelyet cseréltek és az irodának jól eladható korábbi IKV lakásokat értékesítve kiköltöztek a belvárosból, sokan az agglomerációba, vagy az elővárosi kertvárosokba. Az idegenforgalom, vele párhuzamosan a kereskedelem és a vendéglátás fejlődése is meglódult, gyarapodni kezdtek a kis magánüzletek és megjelentek a világmárkák. Egyre több helyszínen indult el kisebb szakaszokon a közterületi felújítása, gyalogosutca kialakítása. A motorizációs boom után szakmai körökben, a városvezetésben és az időközben teret nyert civil szervezetekben egyre erőteljesebben fogalmazódott meg a forgalomcsillapítás igénye, a környezeti terhelés csökkentése, a város visszahódítása az autók tömegeitől.
- Az ezredforduló környékén a belső városrészekben is megjelentek - a történelmi határok valamelyest tiszteletben tartásával - a bevásárlóközpontok, melyek addig inkább a külső városrészek metrómegállóinak környezetét célozták meg. Tovább erősödött a belső városrészek city-sedése, különösen a történelmi belváros környezetében. A telekárak egyre emelkedtek, a változatlan közterületi állapotok miatt a környezetrendezés igénye is megnőtt, melyet az önkormányzatok igyekeztek is végrehajtani, egyre több

gyalogosfelület jelenik meg, ugyanakkor a parkolás kérdéseire a fizetési szabályozáson túl a parkoló létesítmények csak minimális férőhellyel válaszolnak. Míg az évezred elején a forgalomcsillapítási törekvéseket a városvezetés nem kívánta felvállalni, addig az első évtized végén már a zászlajára tűzi, és megalkotja a Budapest Szíve programot. A pesti oldal két körút közé eső része is lassan éledezni kezd, itt is elindulnak a tematikus utcák, és csatlakoznak a többi fővárosi fejlesztésekhez: Kálvin tér – Ráday utca – Baross utca eleje - Mikszáth tér, Király utca – Liszt Ferenc tér, Nagymező utca stb. Bár néha vitatható a létrehozott minőség, de tény, hogy használatában alapvető változásokat értek meg a pesti belső városrészek.

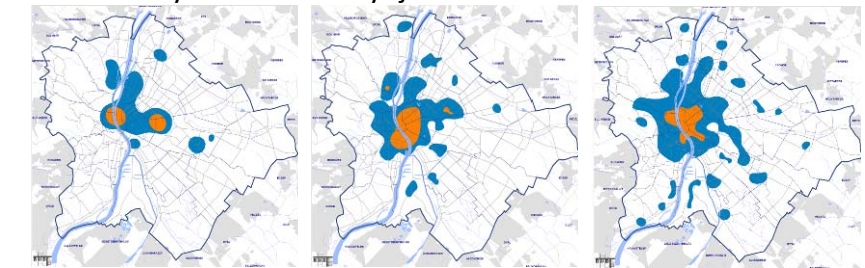
- A budai oldal a Várhegy kivételével egyes részein meg tudott újulni, létrejött a MOM park (volt Magyar Optikai Művek területén), a Millenáris park (volt Ganz-Ansaldo területén), itt is megjelentek a bevásárlóközpontok. Nem mondható el azonban pozitív változás a Budai vár területén és közvetlen környezetében. Míg fokozatosan meg-megújulnak mind Pesten, mind Budán egyes épületek, addig a Várban szinte megállt az élet. Sok vita forrása a felélesztésének módja, közben várfalai megrepedeztek, megmozdultak, a turisták által felkeresett terület méltatlan közterületi keretet ad a fogadásukra. Jellemző a bazárosodás, a közterületeken átkelni a rossz burkolatminőség miatt igazi bravúrt jelent, a Magyar Nemzeti Galéria főbejáratát megtalálni sem egyszerű. A környezet a jelenlegi formában nem alkalmas gazdag történelmi-, kulturális örökségünk megfelelő színvonalú bemutatására.

A belső zóna térsége is tovább osztható, kicsit olyan, mint egy kokárda, belül Budapest szívével, mely a pesti oldalon már alapvetően „elcitysedett”, a budai oldalon még tartja magát az erősebb lakóterületi státusz. A Kiskörút és a Nagykörút mentén ez a jellemző fokozatosan simul át a lakókörnyezetbe, a Nagykörúton kívül már csak elvétve, inkább a főbb utak mentén és a metrók, pályaudvarok környezetében található eltérő kereskedelmi, irodai, és egyéb szolgáltatási funkciók.

A Belső zóna határát korábban a Róbert Károly körút és Hungária körút vonaláig húzta meg az Általános Rendezési Terv (ÁRT), majd ezt megerősítette a Budapest Településszerkezeti Terve (TSZT). Az időközben véghezvitt fejlesztések és a hálózatok menti fejlődés ugyan változásokat hozott a várostestben, de ennek ellenére a tradicionális városrészeket magába foglaló zónahatár módosítása különösebben nem indokolt. A budai oldalon javasolt azonban kiterjesztése a vasútig a déli oldalon.

Ebbe a belső várostestbe két helyen hatol be a külvilág a vasúti területek révén, a Déli pályaudvarnál és a Nyugatinál. Ezek mára már belső pályaudvarok és az elővárosi vasút végállomásai lettek. A Keleti pályaudvar és a Ferencvárosi pályaudvar részben, már csak közvetve jut el a belső városrészig. A korábbi dunaparti pályaudvar helyén mára felépült a Millenniumi városközpont, igaz, hogy központi funkcióit jelenleg „csak” a kultúra hordozza.

A város területére készített elemző térképek azt igazolják, hogy ez a belső zóna joggal mondható a város főközponti térségének, mivel mind az igazgatási, mind a kulturális, a turisztikai, az oktatási intézmények legjelentősebb része itt sűrűsödik. Igaz, itt található a legnagyobb népsűrűség is, amely azonban a sok irodának kiadott lakás miatt még mindig kissé bizonytalan adatot nyújt a statisztika számára.



### 7.5.1. Budapest átmeneti térségei

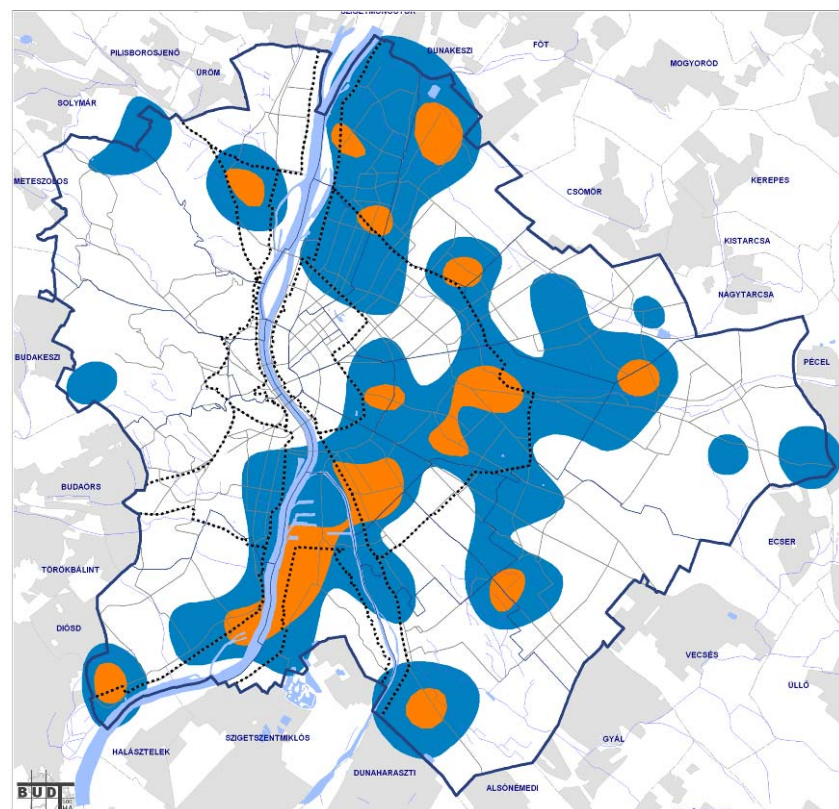
A belső mag felől kifelé haladva az „Átmeneti zóna” következik, melyet az iparok létrejötte, majd megszűnése, privatizáció okozta problémák sokasodása, a területek átalakulása, a barna mezők felhagyása, az újra betelepülés beindulása, illetve további újszerű folyamatok jellemezzék.

A korábbi elemzések megállapítása szerint a hagyományos városi térséget már a XIX. században alapított ipari területek telepei vették körül, mivel rendkívül generáló hatása volt a szállításban az ekkor már nagy jelentőségű vasúti pályaudvaroknak. Így alakult ki Angyalföld ipari térsége a Nyugati pályaudvarra telepedve, a Keleti pályaudvar menti és a Józsefvárosi pályaudvar mentén a fővárosi földeken megtelepedő ipartelepek térsége, továbbá a Ferencvárosi pályaudvar élelmiszeripari térsége a vágóhidakkal.

A budai oldalon az ipari zóna Lágymányos területén csak a XX. század elején jött létre, míg a város északi részén Óbudán a szigeten a Széchenyi alapította hajógyár már a XIX. század elejétől (1825) működött, a városrész egyéb területére a kezdetekben a téglagyárak voltak jellemzők, melyek elsősorban a város belső igényeire termelve kevésbé igényelték a vasúti megközelítést. Nagy-Budapest létrejötte után váltak igazán naggyá és eredményeztek szinte

egybefüggő ipari sávot a szocialista nagyipar mintapéldányai. Ekkora már ide tartozott Csepel, Kőbánya, Újpest ipari térsége is. A XX. század első harmadában indult el a csepeli kikötő fejlesztése is.

7.-22. ábra: Gazdasági területek sűrűsödése a korábbi ipartelepek sávjában



Az így létrejött ipari zóna a városi holdudvarban jött létre, ezt jól mutatják a mai területek is. A város keleti szélső sávjában helyezkednek el a nagy területigényű funkciók, a köztemető, a lóversenypálya, katonai gyakorlóterek, szeméttelap, de ebben a sávban helyezkednek el az olyan jelentős közparkok is, mint a Városliget (a világ első nyilvános parkja – közparkja) vagy a Népliget. A budai oldal városszéleit a hegyvidék és a Duna öntésterülete jellemezte, részben mocsaras részekkel.

- Ez a látványosan fejlődő gazdasági térség már a nyolcvanas években veszített korábbi lendületéből. A rendszerváltozás utáni privatizáció során jelentős ipari funkciók szűntek meg, tulajdonosi változások miatt a területek felszabdaldódtak – jellemzően anélkül, hogy az átjárhatóságuk megoldásra került volna. Létrejött egy jelentős barnamezős kínálati terület, mely már nem használja ki a korábbi közműkontingenseit, nem kötődik a vasúti szállítás lehetőségéhez, átalakulása kis- és középvállalkozások százainak adott teret. Mindezzel viszont egy kezelhetetlen, koordinálhatatlan, sokszor áttekinthetetlen térséggé

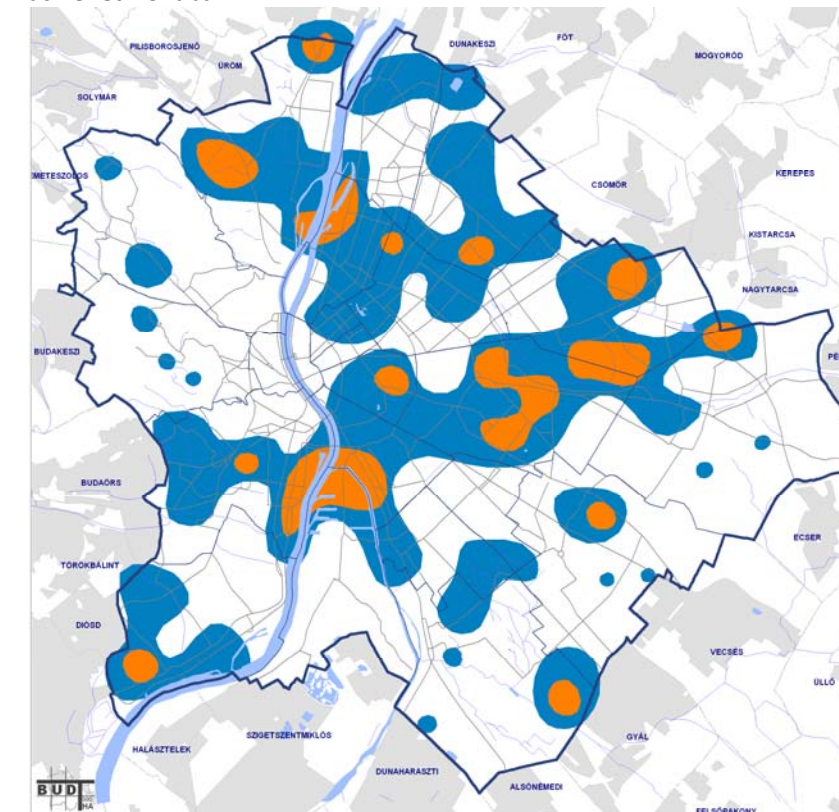
fejlődött. Azok a területi egységei, melyek kiváló tömegközlekedéssel rendelkeztek (például metró vonalakkal) elsősorban kereskedelmi, az adminisztrációs és pénzügyi központokhoz, valamint a Dunához közeli részeken irodai fejlesztési irányok céltérségévé váltak. Így alakult ki a Váci út menti „iroda sugárút”, mely az iparterületek következetes átépülésével városias térséggé vált az elmúlt két évtizedben.

- A kereskedelmi átalakulás és az irodapiac térnyerését követően az ezredforduló utáni lakásboom miatt egyre inkább a lakásirányú fejlesztések érdeklődése irányult ezen térségek felé. Értelemszerűen a zóna jobban strukturált, tehát sűrűbb utcahálózattal rendelkező részei, jó közösségi közlekedéssel ellátott területei és a Dunához való közelség volt a legszámbátóbb.
- Az átalakulás a pesti oldalt jobban érintette, ott is az északi részeket a XIII. és XIV. kerület városi térséghez jobban illeszkedő egységeit, különösen amiatt, mert ott az iparterületeket kiszolgáló vasúti vonalak felszámolása már hamarabb megtörtént. A déli részen ez még várat magára, itt a korábbi Ferencvárosi pályaudvar Duna menti részének felszámolása tette lehetővé az áttörést és a Millenniumi városrész létrejöttét, habár ez elsősorban a Duna menti zóna előnyös felértékelő hatásának volt köszönhető.
  - A budai oldalon a Lágymányosi iparterület átalakulása a nagykapacitású tömegközlekedés hiánya miatt nem érte el ugyanazt az átütő funkcionális változást, mint például a XIII. kerület, és hasonlóan a budai oldal északi része is e téren lemaradt.

Kőbányai úti Ganz Gépgyár



7.-23. ábra: Használton kívüli területek sűrűsödése – jellemzően az átmeneti zónában

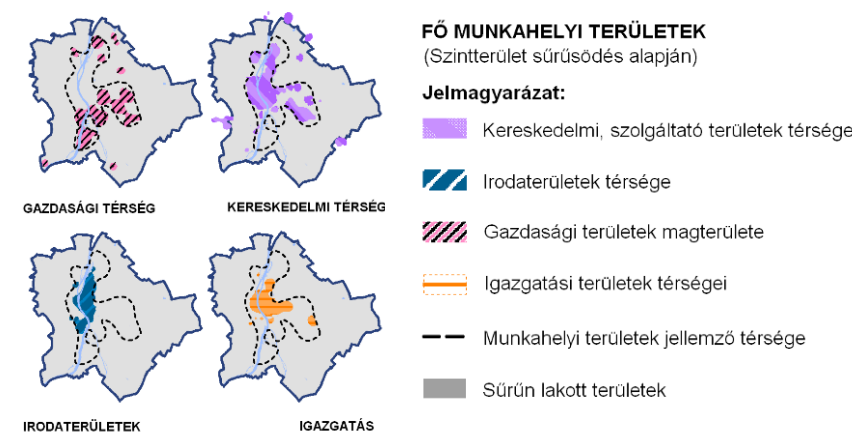
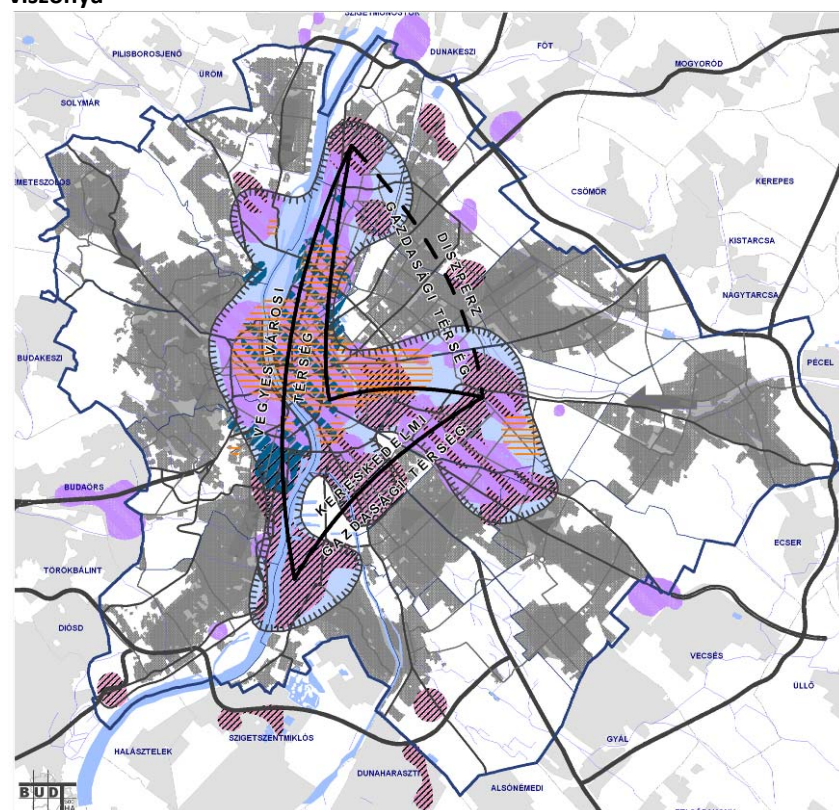


A folyamat eredménye azonban, hogy a zóna egyre erőteljesebben válik vegyessé, a korábbi „piszkos” jellegét a semlegesebb, kevésbé környezetzavaró tevékenységek váltják fel, ami nem jelenti azt, hogy forgalmi igénye is jelentősebben esett volna, inkább átalakult. Mindezek mellett Budapesten az ipari termelés jelentős csökkenésével egyidejűleg eltolódás mutatkozik a tercier szektor irányába. Ez a korábbi iparterületek megszűnésének is következménye, mindazonáltal a város térszerkezete az átjárhatatlan és kedvezőtlen környezeti minőségű, sok esetben elavult és korszerűtlen technológiával működő gyárak megszűntével egyik oldalról nézve nyert a változásokkal, míg a másik oldalról kérdés, hogy a termelőipar ilyen mértékű leépülése (rosszabb az országos átlagnál a gazdasági adatok szerint) milyen gazdasági vákuumot hozott létre Budapest egyelőre másra nem igen hasznosított területén. A használaton kívüli területek többsége itt található, ebben a zónában, ugyanakkor ezek a területek lehetnek a továbbiakban a város kínálati területei.

A két gazdaságilag meghatározó zóna, a belső – jellemzően fehérgalléros gazdaság – és az átmeneti, ma inkább már kevert, kék galléros gazdaság – területhasználatának egybevetését az alábbi ábra mutatja. A gazdasági térnyerés elsősorban a pesti oldalra definiálható, ahol a Dunával

párhuzamos sávban inkább az önálló telkes irodai jelenlét meghatározó, melyet dél-keleti oldalról még mindig a megmetszákított gazdasági zóna vesz körül az átmeneti zónára eső részen. Az észak-keleti szektorra már a szabdaltabb gazdasági területi megjelenés a jellemző, mely a budai oldalon az óbudai területtől is már leszakad. Buda déli oldalán még jelentősebb egybefüggő gazdasági területek találhatók annak ellenére, hogy itt is megindult azok sakktabla szerű átalakulása, funkcióváltása.

7.-24. ábra: Az átmeneti zóna és a belső zóna elváló gazdasági sávjainak viszonya



### 7.5.2. Az elővárosi zóna térségének jellemzői

Az előváros gyűrűje alapvetően Nagy-Budapest létrejöttkor csatolódott a már kialakult és egységként működő várostesthez közigazgatásilag, kivéve Csepel északi részét és Óbuda Rómaifürdői és Aranyhegyi térségét. A több településből álló gyűrű nehezen idomult a fővároshoz, sőt az egyes települések alapjaiban sokáig megőrizték helyi sajátosságait, városi, vagy helyenként falusias mivoltukat, lokális központjaikat. Nyilvánvalóan ezen területek nyertek az egyesítésen abból a szempontból, hogy az integrációval jobban kapcsolódtak az ország vérkeringésébe, ugyanakkor a szocialista nagyváros legtöbbjüket „megajándékozta” egy-egy városias környezetet jelentő lakóteleppel és esetenként kisvárosi, középvárosi létszámú betelepülő lakossal. A lakótelepek megjelenése ugyan már az átmeneti zónában is jellemző volt, de leglátványosabban ezeket a területeket érintette a környezettől idegen, sok esetben jelentős bontással járó átalakulás.

- a 80-as évek végéig folytak az ötéves tervek lakótelep kijelölései, a korábbi elhatározások alapján az utolsó megépült nagylakótelep a Káposztásmegyeri volt. Ezek a szigetszerűen létrejött konglomerátumok - annak ellenére, hogy sok támadás éri őket környezetesztétikai és szociális szempontból is -, alapellátási szinten a mindennapi igényeket teljes mértékben kielégítették, így például a bölcsődei, óvodai általános iskolai ellátás, egészségügy mindennapi kereskedelem, szolgáltatások. A kulturális tényezők már távol maradtak ezektől a területektől az egy-egy létrejött kultúrház kivételével. A lakótelepek szociológiai tényezői ugyan sok kérdőjelet hagynak maguk után, a város krízisterületeinek zöme 2008-ban mégsem ezeken a területeken lett kijelölve.
- A rendszerváltozás után a különböző támogatási programok elérték a korábbi átalakulásra tervezett elővárosi zónát, így a sokáig ellátatlan területek csatornázása is jórészt megvalósult. Ez lendületet adott a beépítések intenzifikálására, illetőleg a korábban be nem építhető területek felhasználására, beépítésére. Ez volt az az időszak, amikor megjelentek a kertvárosi lakóparkok, melyek a se nem családi ház, se nem sorház, se nem elég városias kategóriájukkal itt-ott intenzívebb beépítést eredményeztek és uniformizált együtteseket hoztak létre. (A népességeloszlás térképei itt jelzik nagyobb arányban a 15 év alatti korosztály jelenlétét a város más területeihez képest.)
- Az elővárosi zóna a bevezető utak mentén jó terepet jelentett a jó elérhetőség miatt a kereskedelmi nagylétesítmények megtelepedésére, melyek vagy a városon belül kerültek elhelyezésre, vagy ahol a város azt nem támogatta, ott a városhatár melletti szomszéd település határában jöttek létre (Budakalász, Fót, Budaörs). Ezeknek a „nagydobozos kereskedelmeknek” az elővárosi zóna szempontjából pozitív eredménye, hogy a városközpontba való vásárlási bejárás megszűnt, a negatív eredménye, hogy a vásárlókat a belső zónából is kivonzotta, ezáltal az ottani kereskedelmet jelentős nehézségek elé állította.
- EZ a térség volt mindenkor a városi szegélyek helye, itt található a város nagyobb egybefüggő mezőgazdasági területei, illetve korábbi zártkertjei. Ez utóbbiak a kedvezőbbé váló infrastrukturális feltételek miatt részben belterületté váltak, megindult a szabályozásuk és beépülésük, illetve több helyen nem megvárva az átminősítést és a megfelelő infrastruktúra kiépülést, illegális módon jönnek létre lakóterületek minden ellátás nélkül. (A közművesítés nonszensze, hogy ugyan víz, csatorna, út nincs de a kábeltv szolgáltatás megjelent.)
- A városi szegélyek másik részét az erdőterületek képezik, melyek ugyan nem alkotnak gyűrűt a város körül, de jelentős mértékben óvják azt a szomszéd településekkel való összenövésztől.
- A megerősödött kertvárosok nem képezik a város leggazdaságosabban működtetett területi egységeit, (szintterület/ közterület arány: 0,6 feletti, míg a tömörebb beépítések esetében ez 0,2-0,3 közötti) ugyanakkor a jelentősebb zöldfelület kialakítási kötelezettség, annak ápolása és fenntartása révén a drágább infrastruktúra működtetés például a közösségi közlekedés terén mégis viszonzásra talál a látens zöldgyűrű révén.
- Az elővárosi zóna további jellemzője, hogy előváros jellege ellenére kénytelen elszervezni az agglomeráció irányából a város belső részei felé irányuló közúti forgalom ártalmait. Másik hátrányos tényezője, hogy az elmúlt időszakban lakóterületté nyilvánított területekhez nem épült meg a humáninfrastruktúra, így a mindennapi ellátás feltételei nem mindenütt található meg gyaloglási távolságon belül, vagy a közforgalmú közlekedés a járatsűrűség miatt nem kielégítő, így az itt élők - mint egy belső agglomerációs egység - kénytelenek jelentős számú gépjárművel a város irányába eljutni. A zónát tehát alapvetően az átlagosan ellátott területek közé lehet sorolni, ahol mind a magasan ellátott lakótelepek, mind az alacsonyabb szinten ellátott kertvárosok helyet találnak a városszövetben. A zónában relatíve kevés a munkahelyi terület, és ezekre is inkább a zöldmezős telepítés a jellemző.

### 7.5.3. A hegyvidéki zóna térségének jellemzői

Budapest kedvező földrajzi adottsága a hegyvidék, mely sok helyen a Duna vonalát is megközelíti. A hegyvidéki területek sajátossága, hogy még a XX. század elején is inkább a pesti tehetősebb polgárok nyaralói voltak itt találhatóak, majd lassan a lakóterület részévé válva beépült, mára szinte az utolsó elérhető és korábban beépítésre szánt szegletig. Beépíthetőségi üres területi tartalékai elfogytak, mivel a csatornázás kiterjedése a korábban be nem építhető területek helyzetét megváltoztatta és beépíthetővé tette. A területen jelenlévő természeti tényezők védettsége azonban megőrzalmazza a további beépítéstől az erdőterületeket.

A hegyvidéki területen lakik a statisztikák szerint Budapest legjobban szituált társadalmi rétege. A területen a közlekedésen kívül más környezeti ártalom nem igazán keletkezik, ahogy korábban sem volt térsége az ipari fejlesztéseknek, egy-két szükséges kivételtől eltekintve (például agyagbányászat).

Problémája a zónának, hogy főhálózatában gyűűirányú elem nem található, ezért minden útja ötnél kevesebb csomópontba fut be. A területen a munkahelyek száma jóval kevesebb, mint az itt élők számából az szükségeltetne, ezért nagy a pesti oldal felé az átjárás követelmény.

- A területen több nagy ellátó intézmény telepedett meg, így kórházak, kutatóintézetek, szanatóriumok, gyerektáborok stb., melyek mind az előnyös környezetet igényelték.
- A város változott relatíve a legkevésbé az elmúlt 30 évben. A megindult beépítés a 80-as évek közepén az ún. „zöldszűrível” kissé visszafogottabbá vált, így a korábbi társasházak beépítései is lazább beépítést eredményeztek. Ugyanakkor megépültek hibás döntések eredményeként tájba nem illő épületek.
- A zóna jelentős részét borítják erdők, de az ott kialakult illegális beépítéseket már a 70-es években sem tudták volna elbontani és a tulajdonosokat kárpótolni, így mára megőrizték korábbi jogtalan státuszukat vagy beolvadtak a lakóterületek közé.
- A nem túl kedvező közösségi közlekedés miatt ezt a zónát is elérte a kereskedelem létesítményeinek szaporodása, de helyük általában kedvező, ellátatlan területek hiányait pótolják, ugyanakkor kialakításuk jellemzői nem tették őket a térség igazi lokális központjaivá.

Az alapfokú ellátás szempontjából nem a legjobban ellátott területek közé tartozik, így itt a legjobban hiányos az

önkormányzati oktatási intézmények lefedettsége, ennek ellensúlyozására viszont itt a legtöbb Budapest szinten az alapítványi és egyházi iskolák ellátási területe.

### 7.5.4. A Duna menti zóna térségének jellemzői

A Duna-partjai és szigetei a város emblemikus jelentőségű, egyre jobban felértékelődő térsége. A vízpart mindig is sajátos, kedvező lehetőségeket kínált, amelyet a város történeti fejlődése során különbözőképpen hasznosított.

A folyam a vízi szállítmányozás megjelenésével, majd az iparosodás következtében egyre fontosabb gazdasági szerepet kapott. A kapcsolatteremtő vízi út, az átkelési lehetőségek egyaránt jelentős városszerző elemként működtek. A folyópartok fokozatosan beépültek. Az idők és a feltételek folyamatos változása során a partok használata is állandó átalakulásban van. A magasabb státusú városias funkciók fokozatosan szorították ki az ipari-kereskedelmi funkciókat, ez a folyamat mai városfejlődésben is meg tapasztalható.

A XXI. század elején ugyancsak megváltozott környezettudatos szemlélettel a Dunát az érintett települések és településrészek közötti természeti összekötő kapocsként, a városi élet részeként, a rekreáció tereként értékeljük.

A Duna menti zóna alapvetően három minőség szerinti zónára osztható attól függően, hogy milyen zóna képezi háttérét.

- A belső zónára eső része a legkiepítettebb, itt a rakpartok zárják el a városiakok elől a Duna élvezetét, bár a hajózás kikötői is helyenként akadályokat jelentenek a partszakaszok megközelítésében.
- Az átmeneti zónára inkább a volt ipari üzemek felhagyott, vagy már újonnan fejlesztésbe vont területei jellemzők.
- Az elővárosi zóna sávjában részben üdülőterületek és városüzemeltetési területek találhatóak a vízpartra szervezeten.

Kevés hely van, ahol kifejezetten a vízpart megfelelő természeti funkciója érvényesül, ilyen például a Római part, ahol viszont az árvíz megjelenése akadályokat gördít a parti sáv megfelelő minőségű fejlesztése elé. A part megközelítése a legtöbb helyszínen nehézkes, vagy teljesen lehetetlen. Mivel a Duna egyedi, páratlan jelentőségű, a városszerkezetet kitüntetett mértékben meghatározó természeti elem, ezért zónájának bemutatása és értékelése is részletesebb igényel történik.

### ► A belső zóna szakaszán

A Duna-partjain jelenleg szakaszosan eltérő területhasználat jellemző, amely egymástól különböző városi karaktert határoz meg, de ez a közvetlen parthasználatot, a víz megközelítésének lehetőségét csak közvetve befolyásolja.

*Jellemzően többfunkciós városias területhasználat* alakult ki a folyam jobb oldalán a II. kerület Búvár utca és a XI. kerület Lágymányosi híd közötti, valamint a bal oldalán a XIII. kerület Rákospatak és IX. kerület Lágymányosi híd közötti partszakaszok mentén. E területekhez szervesen csatlakozik a XIII. kerület Árpád híd és Margit híd közötti területrésze (Vízafogó, Újlipótváros) is, ahol viszont már a lakóterület használat markáns dominanciája jellemző.

A kialakult, viszonylag kompakt épített városszövet változó mértékben közelíti meg a vízpartokat. A hátrahúzott részeken parkok (Szent István park, Tabán), közterek (Bem tér, Batthyány tér) alakultak ki. A partok kiépítettek.

Budapestnek e kialakult, sok helyen világvárosi jelleggel bíró városrészei között a Duna a város főutcájaként érvényesül.



Fotó: Schäffer László fotóművész

Többfunkciós városias területhasználat jellemző még a XXII. kerület (Budafok) városközpont területén, de itt egyelőre a vasút és a 6-os út bevezető szakaszának a várost a víztől elválasztó hatása erőteljesen érvényesül.

A folyam északi és déli szakaszai mentén mindkét oldalon megkezdődött a vízparti területek funkcióváltása (Hajógyár, Gázgyár, Meder utca). Itt jelenleg részben új funkcióként lakások épültek, részben új, korszerű kutatás-fejlesztési területek létesültek, több esetben viszont a megkezdett fejlesztések leálltak, elmaradtak, így számos használaton kívüli terület található a zónában.

### ► Az átmeneti zóna szakaszán

A Lágymányosi hídtól délre lévő partszakaszok mentén, a *jellemzően gazdasági* területeken is érzékelhetőek a változás irányába tett első lépések. Az egykori Dél-Budai iparterület megkezdődött átalakulása folytatásra vár. A part menti ingatlanok itt is számos helyen kínálnak fejlesztési lehetőséget. Albertfalva térsége jelenleg is csomóponti térség, ahol a Duna menti sáv jó adottságai nincsenek kihasználva, sok a hasznosítatlan, beépítetlen terület.

A budafoki városrész-központtól délre eső víz-közeli területeken *jellemzően gazdasági* területhasználat alakult ki. Az utóbbi időkből beindult dinamikus fejlődést itt a fejlett közlekedési infrastruktúra is ösztönzi.

A dunai főág bal oldalán, a Csepel szigetcsúcs nyugati részén, nagykiterjedésű gazdasági területek alakultak ki kompakt elhelyezkedésben, amely délen nagyjából a Répa utca vonaláig terjed. Itt a használat változására nagyobb távlatban sem lehet számítani. A központi szennyvíztisztító a szigetcsúcs nagy-duna ág felőli oldalára került, így már nem okoz problémát a Ráckevei-Soroksári Duna-ág természetközeli jellemzői tekintetében. Ez alatt található a ország legnagyobb kikötőegyháza.



Fotó: Schäffer László fotóművész

A Lágymányosi hídtól délre az elágazó Ráckevei-Soroksári Duna partjain vegyes és alacsony intenzitású a területek használata. Az itt korábban jellemző *gazdasági* területhasználat legnagyobb részben már megszűnt. Összefüggő városszerkezet nem alakult ki. Közvetlenül a parkok mentén zöldterületek húzódnak.

A folyam-ág déli szakaszát két oldalról családiházak lakóterületek kísérik. A jobb parton nagyon kedvező helyzet

alakult ki, a lakóterület és a víz között széles *rekreációs célú* területsáv húzódik.

### ► Az elővárosi zóna szakaszán

*Jellemzően rekreációs* területhasználatot találunk az északi partszakaszokon (Római-part, Újpest). Itt is kedvező rétegződést jelent, hogy a mögöttes részek lakóterületek, amelynek lakossága a vízpartot rövid úton elérheti. Rekreációs területhasználat alakult ki a szigeteken (Népsziget, Óbudai-sziget, Margitsziget), a Háros sziget kivételével, amelyen zárt természetvédelmi terület található.



Fotó: Schäffer László fotóművész

A Duna menti területek jelenlegi használatának vizsgálata azt mutatja, hogy ezek még messzemenően alulhasznosítottak páratlan értékűkhöz és adottságaikhoz képest. A folyam teljes városi szakasza mentén nagyon jelentős nagyságú területek *jellemzően beépítetlenek, használaton kívül* állnak, melyek jövője koncepcionálisan is meghatározandó kérdéseket vet fel az alábbiak miatt.

### ► Szemléleti problémák:

- a nem elég tudatos érték szemlélet: a természeti és épített értékek védelme még gyakran sérül;
- a terület gazdasági potenciáljának megítélésében elsősorban rövidtávú érdeket szolgáló mennyiségi alapon történő megítélés uralkodó;
- a közösségi érdekek fontosságának alábecsülése, gyakori háttérbe szorítása
- parthasználat tekintetében:

- a legtöbb helyen nem biztosított a vízpart szabad elérése, hiányzik a város és part kapcsolata,
- a vízpartok nem kapcsolódnak a háttérterületekhez, a város sok helyen emiatt hátat fordít a víznek,
- a vízpartot a rakparti utak elválasztják a városhasználóktól,
- a vízhez közeli területeken a lehetőségekhez képest kevés a rekreációs terület, minőségük sem mindenütt megfelelő, kevés, vagy nem kielégítő a zöldfelületek aránya és minősége,
- a parthasználatot többször akadályozzák az árvizek;
- vízhasználat tekintetében:
  - az adottságokhoz képest a város nem használja ki a hajózás lehetőségét a városon belüli közlekedésre, illetve ezekhez a kikötési lehetőségek nem elégségesek,
  - visszahanyatlott a korábbi évtizedekben viruló evezősejlet

A Duna *vizuális-tájszerkezetikai, ökológiai és rekreációs* szempontból egyaránt kiemelkedő szerepet tölt be Budapest városszerkezetében. Ugyanakkor a lehetőségekhez mérten mindhárom funkció korlátozottan van jelen.

### ► Vizuális-tájszerkezetikai funkció

Budapest városképe szempontjából a Duna partok a legfrekvenciáltabb területek közé tartoznak, ezért ez a területsáv kiemelten látványérzékeny. Ez különösen igaz a Margit híd és a Petőfi híd közötti középső szakaszra, amely nemzetközi megítélésben is elismert, megkomponált, védett városképi alkotás, a Világörökség része. Itt a Duna mindinkább összeszűkül, ezáltal a két folyampart és a folyam enyhe ívű hajlata révén is egybelátható városképpé válik. Ugyanakkor a városmagtól távolabb a természeti, illetve természetközeli területeken kívül gyakorta erősen rombolt ipari-üzemi térségek rontják le a Duna tájképi megjelenését.

### ► Ökológiai funkció

A Dunát övező ökológiai folyosó a vízfolyás területére korlátozódik le a városmag területén. Ettől északra és délre is egyaránt a szigetek és a hozzájuk kapcsolódó ártéri ligeterdők jelentik a legjelentősebb lépőköveket az ökológiai hálózatban. A város északi részén a Szentendrei-sziget nyúlványa, a Népsziget, a Hajógyári-sziget, a Margitsziget, délen pedig a Háros- és a Molnár-sziget illetve a Csepel-sziget bizonyos partszakaszai jelentenek ilyen ökológiai értéket.

### ► Rekreációs funkció

Az ökológiai hálózathoz hasonlóan a rekreációs funkciók is szigetszerűen jelennek meg a Duna mentén. A vízparti rekreáció hiánya különösen a vízpart megközelíthetlenségében érhető tetten, ez különösen a belvárosi partszakaszra, a világörökség területén okoz konfliktust, ahol a rakparti utak izoláló hatása miatt a Duna csak nehezen megközelíthető illetve az utak zavaró hatása miatt a Dunapart rekreációs funkcióra csak korlátozottan használható. A belvárosi területeken kívül a különböző területhasználatok korlátozzák a megközelíthetőséget.

### 7.5.5. A várostest funkcionális tagolódásának fő területi elemei

A földrajzi adottságok szerint kialakult fő hálózati elemek és a közöttük lévő, teret kitöltő nagyobb területi egységek a következő fő területi kategóriába sorolhatók:

A város **beépített** területei a következők

- lakóterületek,
- közösségi célú (intézményi) területek, - alapvetően a humán infrastruktúra területei
- üzleti területek
  - irodaterületek
  - kereskedelmi szolgáltató területek,
  - többfunkciós városias területek
  - gazdasági területek
- speciális városhasználat területei
  - rekreációs területek
  - különleges területek
  - szabadidő és rekreáció területei.

A város **nem beépített** területei

- szabadterületek
  - zöldfelületek területei
  - természetközeli területek (erdők)
  - vízfelületek
- Művelési célú mezőgazdasági területek
- Használton kívüli területek

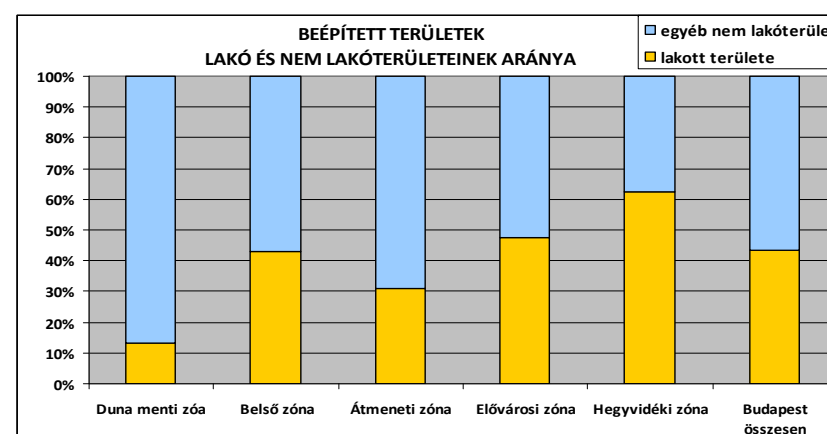
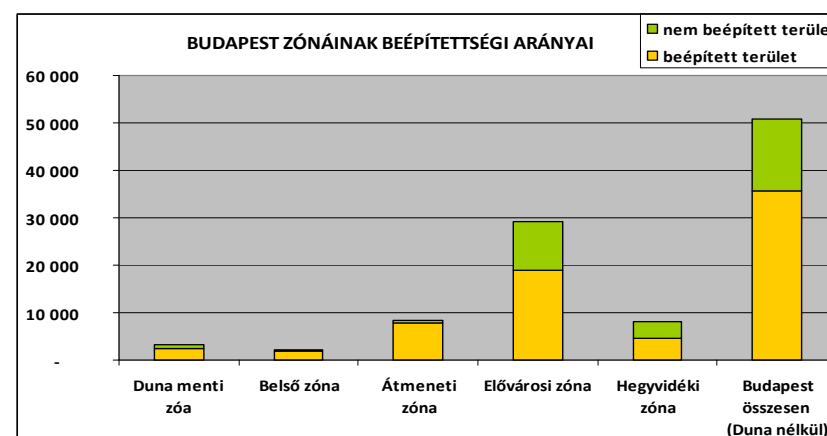
**Részen beépített** területek

- a város működtetési területei
  - városüzemeltetési területek
  - közlekedési területek.

A fel nem sorolt területek nemhogy nem lényegesek, hanem a főváros működtetésének letéteményesei, melyek elsősorban hálózati elemek, vagy ahhoz kapcsolódó területek, ezek

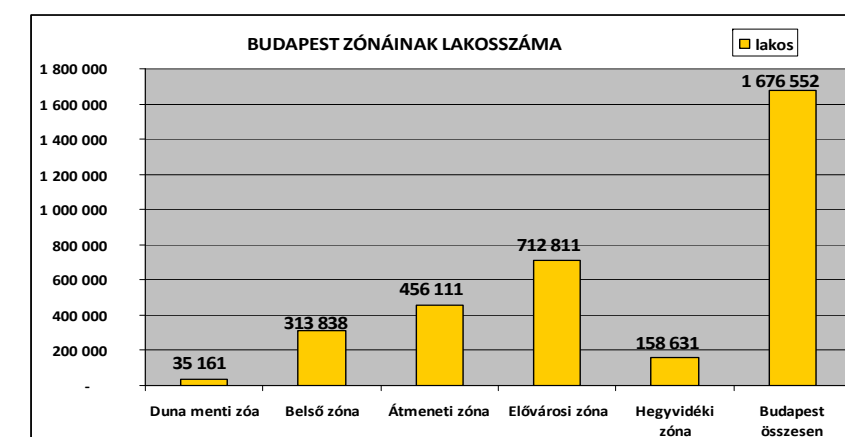
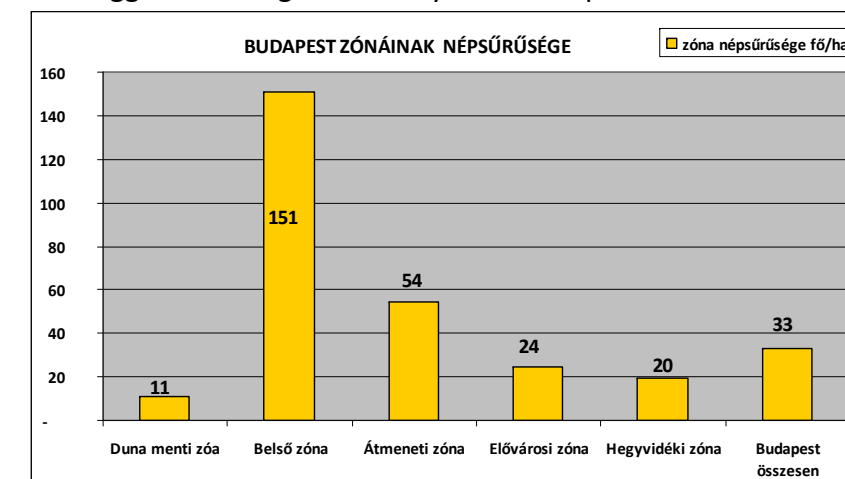
- a közutak, egyéb közúti közlekedést kiszolgáló területe, például a buszvégállomások, járműtelepek,
- a közművek vonalas és területi létesítményei
- vízpartok, árkok, tavak stb.

A város történeti kialakulását és morfológiáját követő zónák beépített és szabad területeinek arányait mutatják a következő grafikonok, melyek jelzik a zónák által fedett egyes térségek méreteit és beépített, illetve nem beépített területeik arányait. Látható, hogy az elővárosi és a hegyvidéki zóna az, ahol arányaiban is jelentős a be nem épített területek mérete.



Budapest az itt élő emberekről kell, hogy szóljon, ezért fontos annak vizsgálata, hogy milyen arányban található lakóterületek az egyes térségekben, zónákban. A mai területhasználat alapján Budapest beépített területeiből a lakóterületek nagysága 44% körüli becslést ad. A grafikon jól jelzi, hogy a belső, az elővárosi és a hegyvidéki zóna ezt az átlagot jelentősen meghaladja, a hegyvidéki zónában a legmagasabb, 60% feletti, míg az átmeneti zónában aránya jóval kevesebb, éppen hogy meghaladja a 30%-ot. A Duna menti zóna lakottsága a legcsekélyebb, éppen meghaladja a 10%-ot.

A főváros fő szerkezeti tagolódásának értelmezéséhez hozzátartozik az a népesség is, mely ezeket a területeket lakja. A következő grafikonok szerint a belső zóna területe a legkisebb és arányaiban kevesen lakják a város többi részéhez képest, ugyanakkor a népsűrűség itt a legmagasabb 150fő/ha értékkel. A Duna menti zónát nem számítva a következő legalacsonyabb sűrűségű terület a hegyvidéki zóna, ahol 20 fő/ha körüli átlagsűrűség adódik. Az átmeneti zóna annak ellenére, hogy itt a legkisebb a lakóterületek aránya, mégis magasabb, 54 fő/ha értékkel rendelkezik. Az elővárosi zóna mely a nagy kertvárosok és lakótelepek térsége 24fő/ha sűrűséggel szintén igen alacsony értéket képvisel.

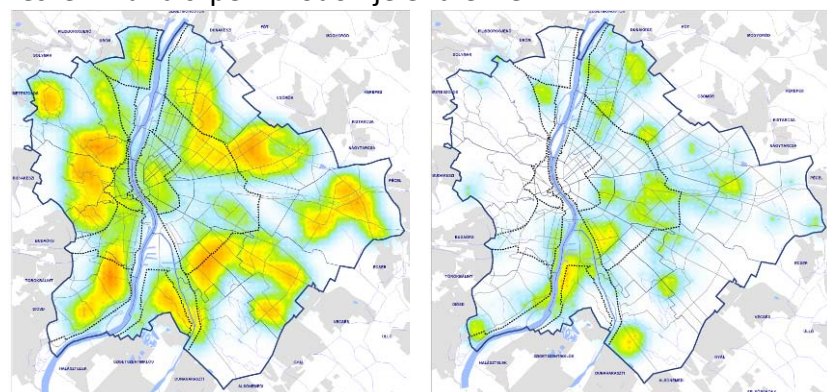


Jól látszik ezekből az adatokból, hogy a város történeti szerkezetfejlődését, beépülését, jelentősebb fejlődési periódusait követő zónarendszeren keresztül jól érzékelhetők azok a különbözőségek, melyek a város mindennapjait alapvetően meghatározzák.

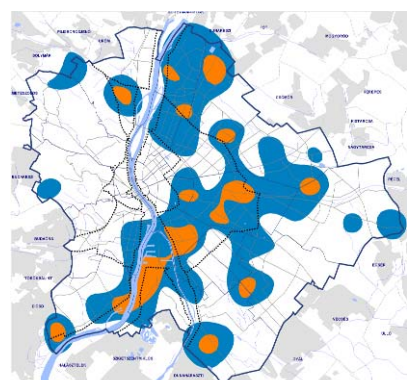
A jellemző lakóterületek mellett a közösségi területek, az üzleti, gazdasági területek elhelyezkedése is meghatározó, hiszen a lakóterületek felől és az agglomerációból is ezen területek felé igyekszik a város nappali népessége.

BUDAPEST VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA

A gazdasági területek sűrűsödése egyértelműen a pesti városrészen domináns. A már leírtak szerint ez követi a korábbi ipari zónák történeti alakulását, egybefüggő térséget inkább a város átmeneti zónájában jelent, fő sűrűsödési területei egyre inkább e felé gravitálódnak. A város többi részén már diszperz módon jelentkeznek.

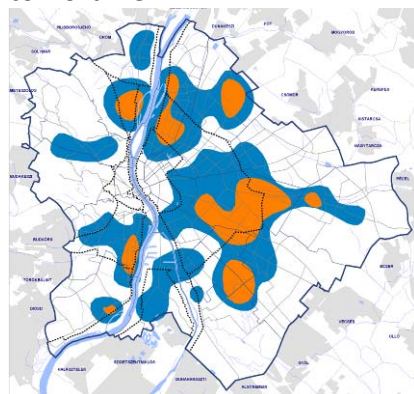


A jellemző lakóterületi egységek

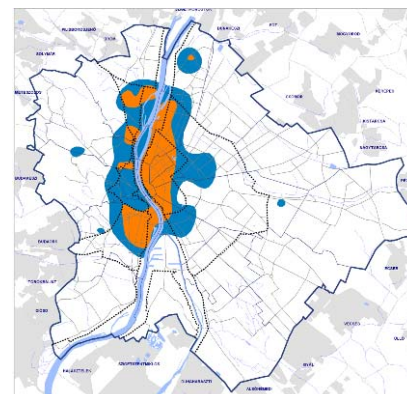


A szerkezetileg meghatározó gazdasági területek

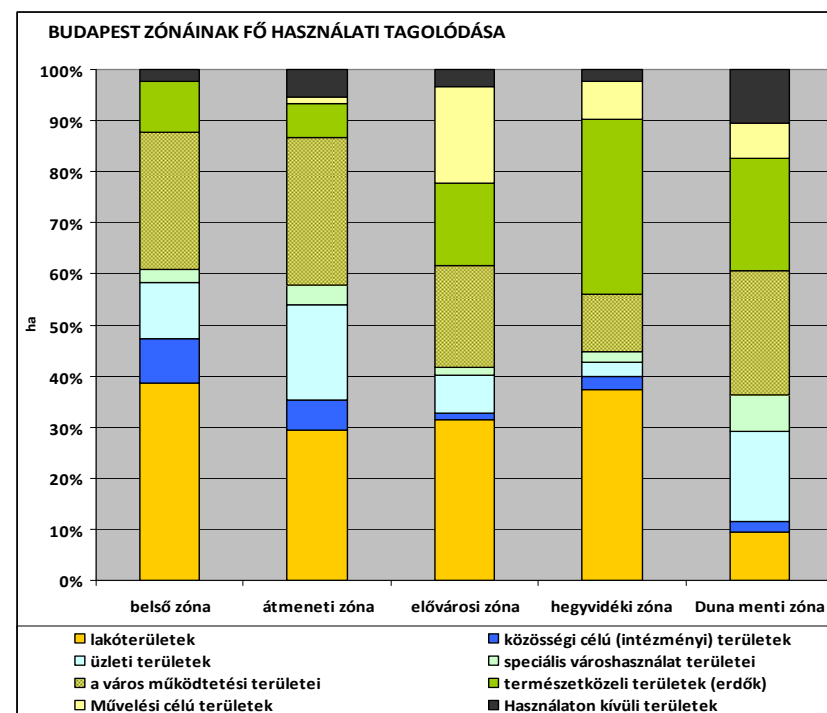
A két térkép jól mutatja a legmeghatározóbb területek elkülönülését. Míg területileg a lakórészek a város beépített területein általánosan jelen vannak, csupán sűrűségük változó, addig a gazdasági területek meghatározott térségekbe tömörülnek.



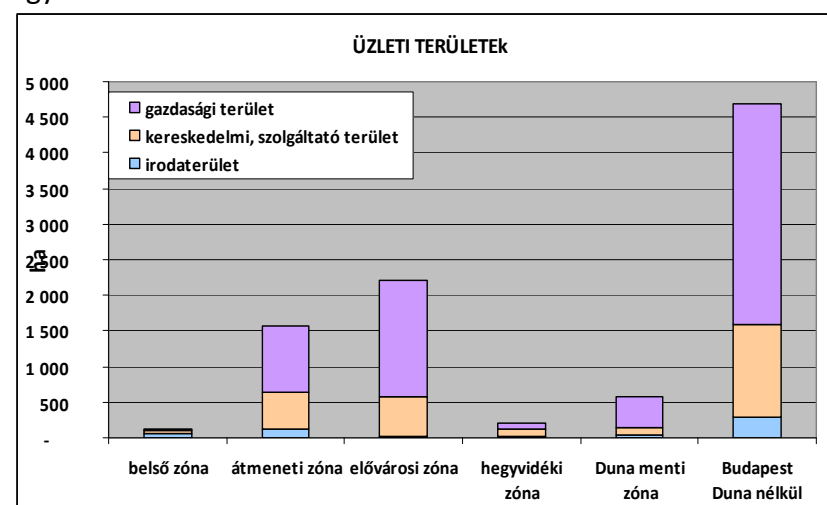
A meghatározó kereskedelmi térségek



Irodaterületek pozicionálása

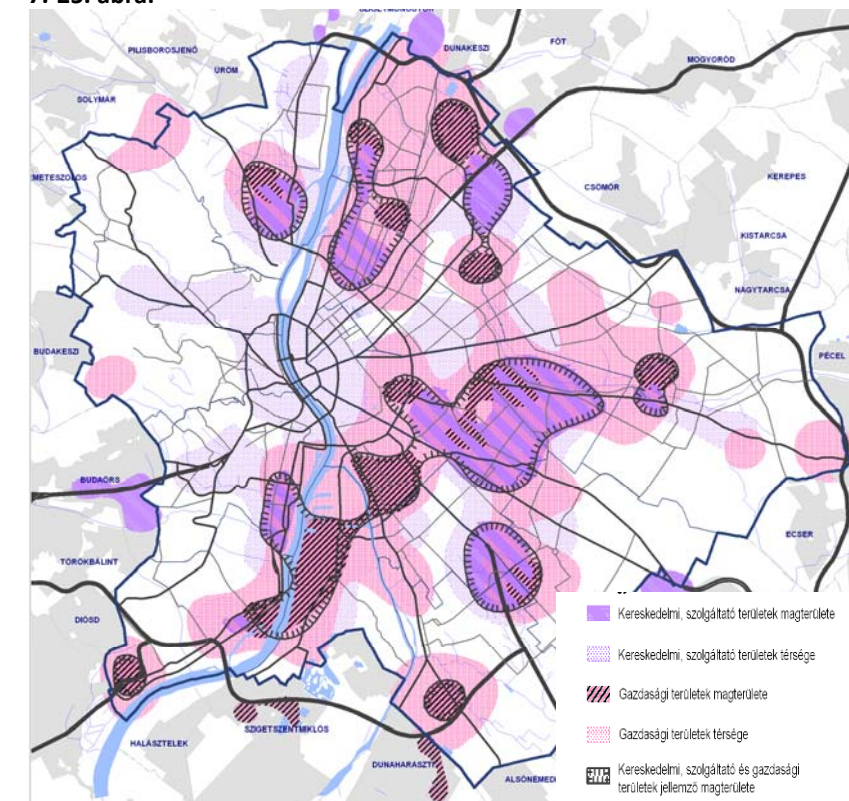


Az üzleti típusú területeken (irodák, kereskedelem, szolgáltatás, termelő ipar stb.) minden zónában a legnagyobb arányban a gazdasági terület van jelen, kivéve értelemszerűen a belső zónát és a hegyvidéki területeket. Ne felejtjük el, hogy az elemzés az önálló teljes funkciókat tudja csak összesíteni területi bontásban, nyilvánvalóan a nem önálló teljes létesítmények közötti átjárás – pl. a városi területek földszinti funkciói – ezeket az arányokat befolyásolják, de a nagy számok törvénye szerint a meghatározott arányú elkülönülés arányaiban legfeljebb 10-15%-os eltérést jelenthetnek, ami egyebekben a város egészében zajló mindennapi folyamatok során is változó tényező. Látható azonban, hogy a gazdasági területek mellett a kereskedelem részaránya területileg az összességük egyharmada.



Az irodai területek térsége lényegesen kisebb arányú, de határozott módon a Dunával párhuzamosan húzódik egy viszonylag jól lehatárolható térségen belül a Lágymányosi térségtől Angyalföld északi részéig. Ennek oka a már ismertetett kedvező infrastruktúrák jelenléte, a belső városrész igazgatási és pénzügyi funkcióinak közelsége, és nem utolsósorban a terület egyre növekvő presztízse.

7.-25. ábra:

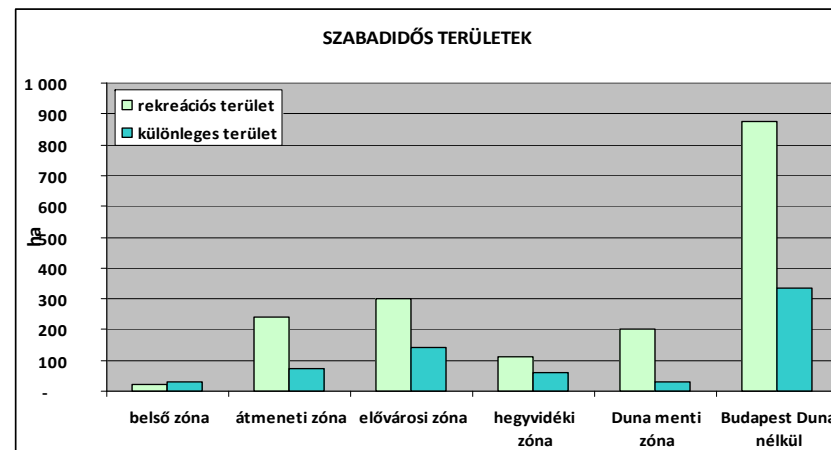


Az ábrán a gazdasági és kereskedelmi térségek magterületeit és térségeit tüntettük fel, látszik, hogy ezek ötvöződése kereskedelmi szempontból a jó tömegközlekedésű területek felé orientálódnak. Meg kell jegyezni, hogy a kereskedelmi tevékenységbe beleértjük a kis- és nagykereskedelmi létesítményeit, de a különösebb létesítményt nem igénylő használatú telephelyeket is, továbbá a gazdasági területeken található olyan vegyes használatokat, ahol nehezen különíthetők el meg a tevékenység tényleges jellemzői.

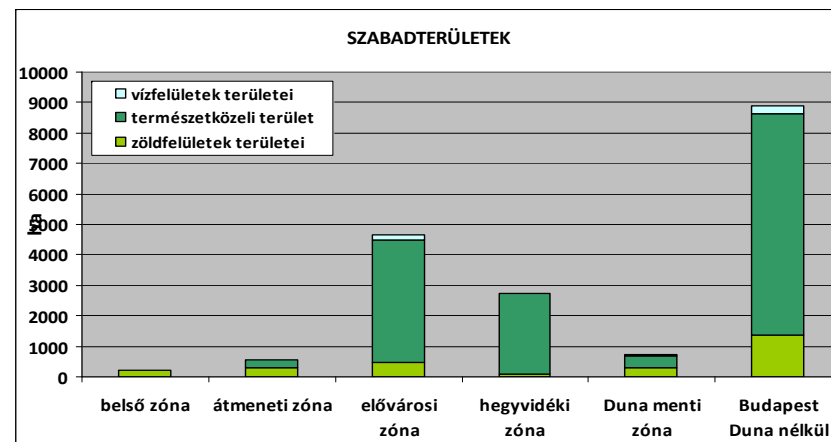
A gazdasági területek érthető módon kerültek és kerülnek ma is a hegyvidéki átjárhatatlan térségeket. A fenti ábra jól jelzi, hogy az érintett gazdasági, üzleti térségek a hálózatokkal jobban „felvértezett” és jó infrastruktúrával rendelkező területeket részesítik előnyben. Mivel itt fontos a jó elérhetőség, a szállítás, az utóbbi évek fejlesztései elsősorban az MO közelségébe igyekeztek húzódni még akkor is, ha nagyobb infrastruktúra kiépítéssel párosultak beruházásaik. A

város logisztikai területei is ezeken a helyeken vetették meg a lábukat.

A városban való lét fontos eleme kell, hogy legyen a szabadidő eltöltés. Ezt a város kiterjedt kulturális intézményrendszeren túl a szabadterületek, rekreációs területek révén biztosítja. A Budapesten található üdülőtérületek egy része még alkalmas ezen funkciók betöltésére, ezt is tartalmazzák a számítások. A nagy területeket igénylő létesítmények is általában az átmeneti és elővárosi zónát részesítik előnyben, egyrészt mert történetileg így alakult ki, másrészt mert a nagyobb sportterületek, különleges területek egy része itt jobban és olcsóbban jutott területhez.



Budapest szerkezetének további meghatározó elemei azok a szabad terek, melyeket a városi közparkok és kisebb közkertek, fásított köztér alkotnak, továbbá az erdőterületek, illetve más egyéb természetközeli területek. Ezek aránya alapvetően függ a természeti adottságoktól, de a mesterséges zöldfelületek – épített parkok – kialakítása elsősorban döntés kérdése. Budapesten a II. Világháború után új nagyterületű közpark – a Millenáris parkon kívül – nem jött létre, pedig még területi kínálat is volt ezekre, különösen Nagy-Budapest létrejötté után.



A főbb területi tagolódás további területhasználatáról a 8. fejezet szól.

#### 7.5.6. A fő hálózati elemek determinációi

A város leírt területi tagoltságának összekötői alapvetően a közlekedési hálózati elemek, továbbá a közmű infrastruktúra elemei.

A város meghatározó működtetési területei alapvetően a történeti rendszereken alapulnak, és újabb elemek is ezeket követik.

A hálózatfejlesztés egyik fő motiváló tényezőjéről a Dunáról már említést tettünk. A város korábbi közlekedésfejlesztési elképzelései számtalan új szerkezeti elem megvalósításával próbálkoztak, az adott korszaknak megfelelő közlekedési trendeknek megfelelően. Az elmúlt időszakban ugyan kiépült a Budapestet részben körülölelő körgyűrű, mint a legmarkánsabb közlekedésfejlesztés az elmúlt évtizedben, ugyanakkor a belső hálózatfejlesztések jelentős része elmaradt. A közúti közlekedési hálózatok és különösen a vasúti területek átjárhatatlansága okozza a legtöbb felesleges mozgást a városon belül. Ezeknek a főbb szerkezeti elemeknek az átjárhatóvá tételével oldottabb és egyenletesebb közlekedési háló alakulhatna ki.

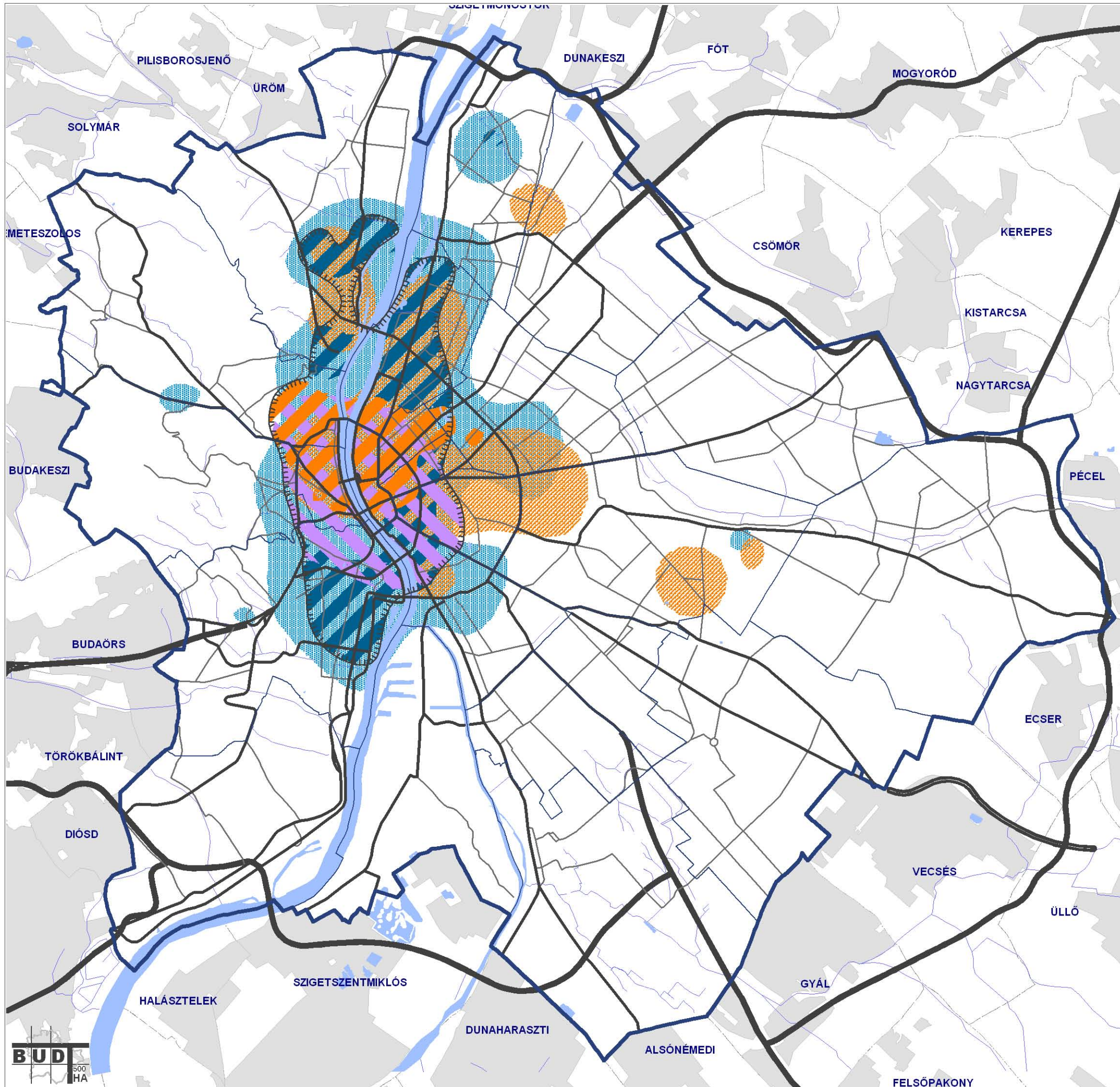
#### 7.5.7. Kapcsolódás a városszélek mentén

A város szerkezeti egységei természetesen nem állnak meg a városhatárnál. Az agglomerációs települések kapcsolódását egyrészt a természeti területek átszövődése adja, másrészt a hálózati kapcsolatok. E tekintetben az egymásrataltság ugyan kölcsönös, de mégis a nagyváros ad többet a szomszédos települések számára, mind infrastrukturális lehetőségekben, mind pedig általános, helyben nem megtalálható ellátások terén. A várost elhagyók alapvetően továbbra is a fővárost használják, itt dolgoznak, gyermekeiket is jelentős részük itt taníttatja, és ugyanúgy a város kulturális terét használják, mint korábban.



# MEGHATÁROZÓ TÉRSÉGEK ÖSSZEFÜGGÉSEI

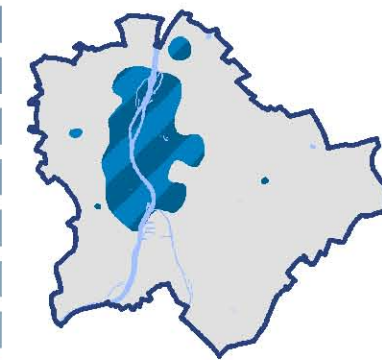
BUDAPEST



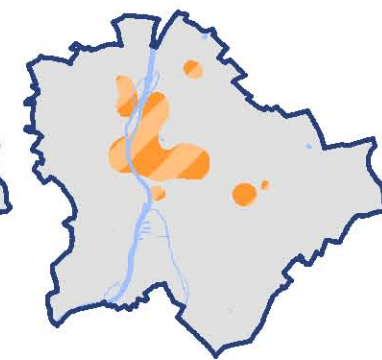
## IRODAI, IGAZGATÁSI ÉS BELSŐ KERESKEDELMI, SZOLGÁLTATÓ TERÜLETEK (Terület sűrűsödés alapján)

### Jelmagyarázat:

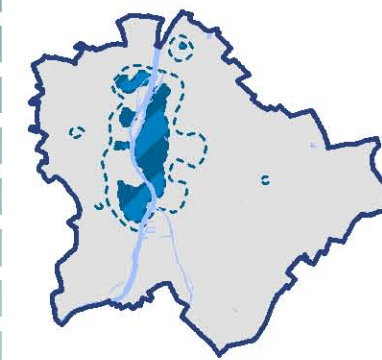
- Iroda területek magterülete
- Irodaterületek térsége
- Csúcs igazgatási területek magterülete
- Igazgatási területek térsége
- Jellemző kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó funkció földszinten
- Irodai, igazgatási, és belső vegyes munkahelyi területek jellemző térsége



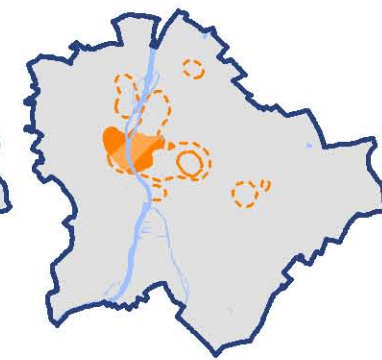
IRODATERÜLETEK



IGAZGATÁSI TERÜLETEK



IRODATERÜLETEK MAGTERÜLETEI



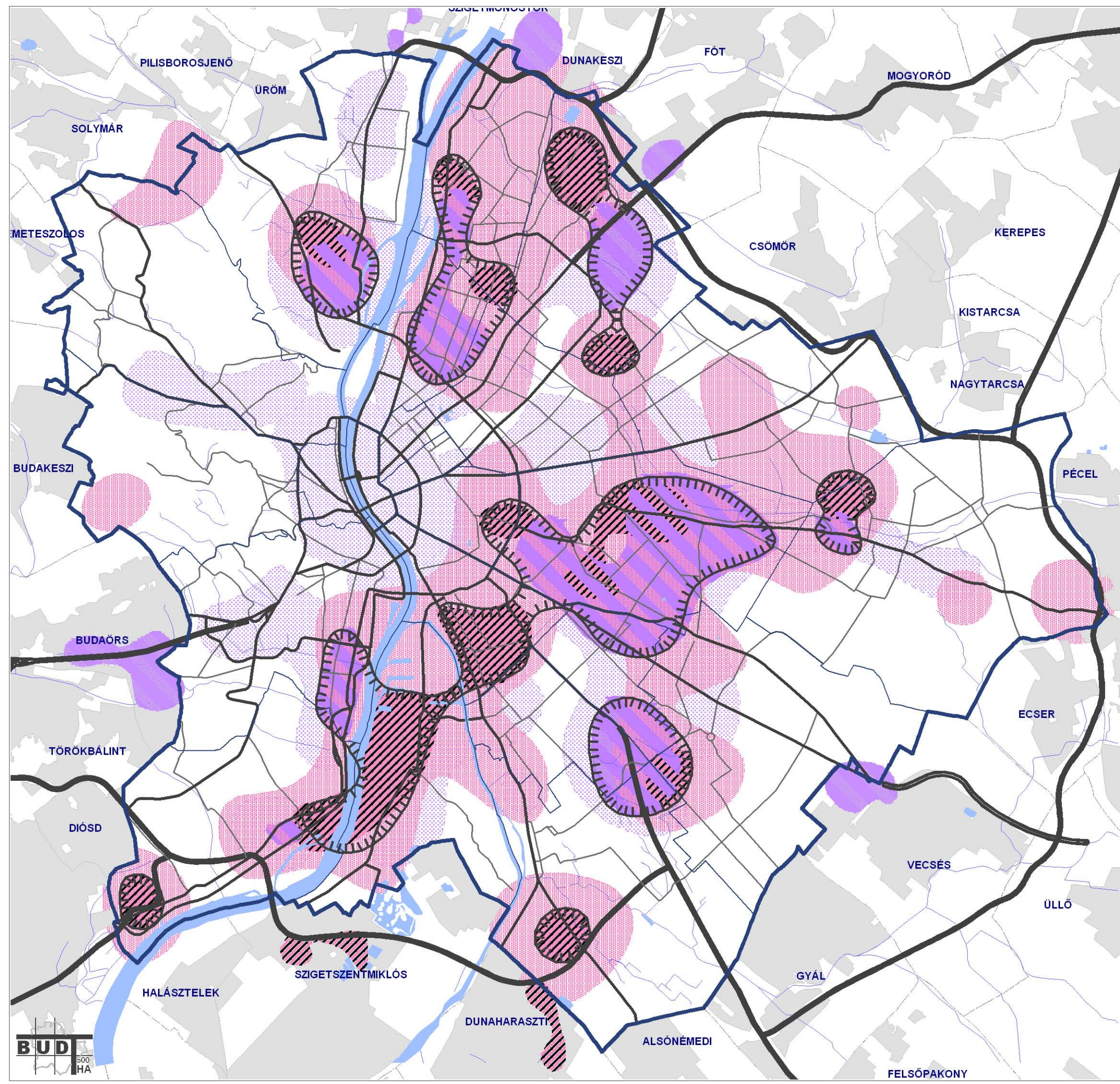
IGAZGATÁSI TERÜLETEK MAGTERÜLETEI



2011. OKTÓBER HÓ

# MEGHATÁROZÓ TÉRSÉGEK ÖSSZEFÜGGÉSEI

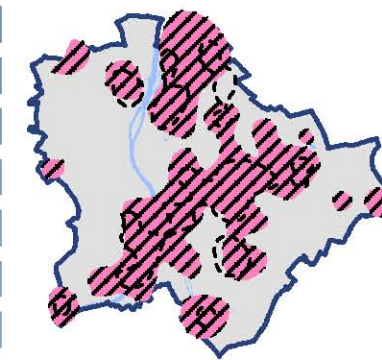
BUDAPEST



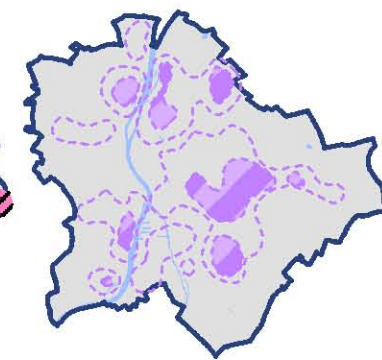
## KERESKEDELMI, SZOLGÁLTATÓ ÉS GAZDASÁGI TÉRSÉGEK (Terület sűrűsítés alapján)

### Jelmagyarázat:

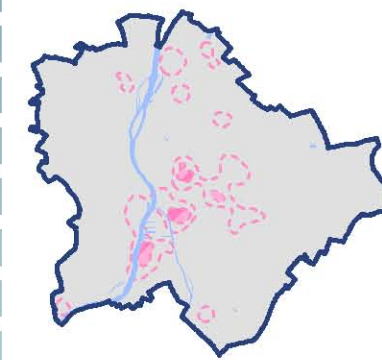
- Kereskedelmi, szolgáltató területek magterülete
- Kereskedelmi, szolgáltató területek térsége
- Gazdasági területek magterülete
- Gazdasági területek térsége
- Kereskedelmi, szolgáltató és gazdasági területek jellemző magterülete



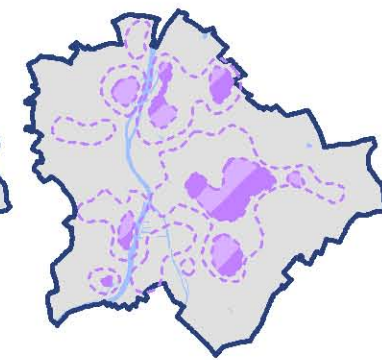
GAZDASÁGI TÉRSÉG



KERESKEDELMI TÉRSÉG



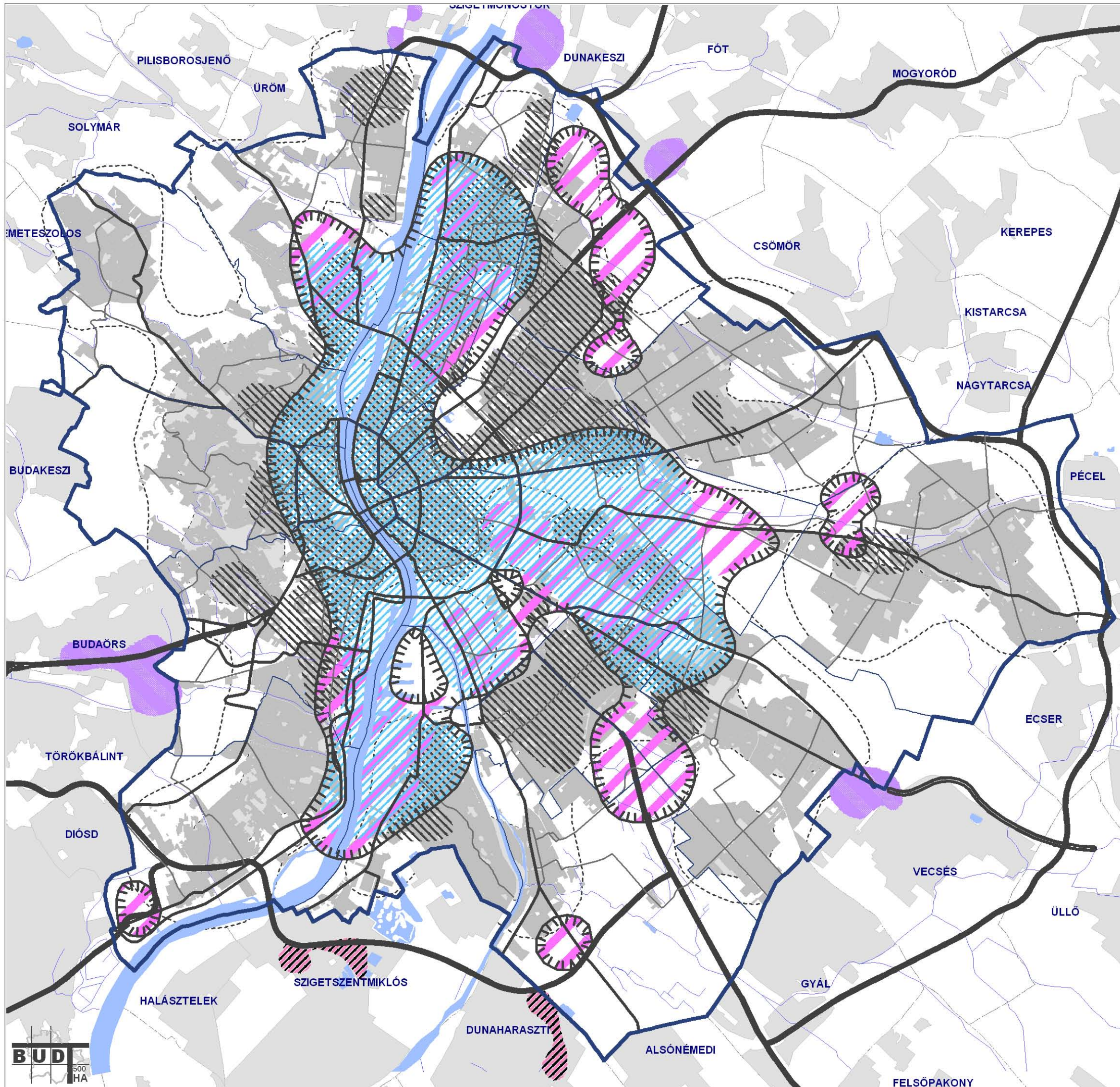
GAZDASÁGI TERÜLETEK KERESKEDELMI, SZOLGÁLTATÓ TERÜLETEK MAGTERÜLETEI



2011. OKTÓBER HÓ

# MEGHATÁROZÓ TÉRSÉGEK ÖSSZEFÜGGÉSEI








BUDAPEST

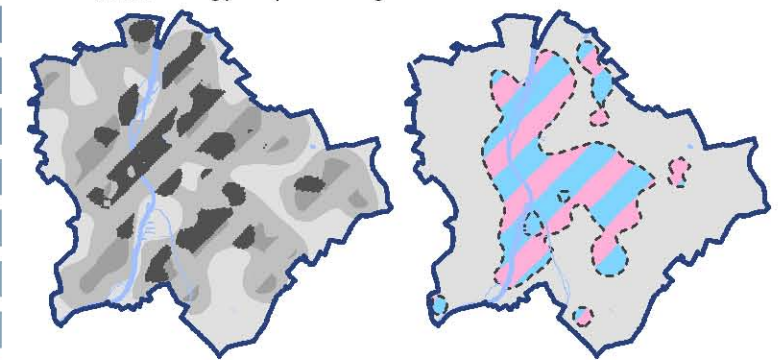


## MUNKAHELYI ÉS LAKÓTERÜLETEK JELLEMZŐ TÉRSÉGEI

(Terület sűrűsödés alapján)

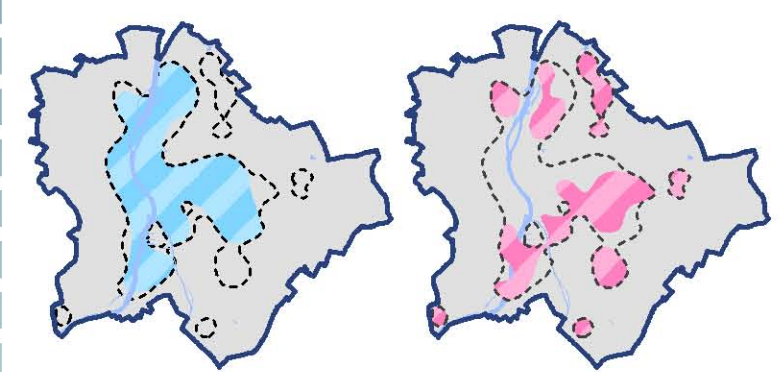
### Jelmagyarázat:

-  Vegyes funkciójú munkahelyi területek térsége
-  Kereskedelmi, szolgáltató és gazdasági területek jellemző magterülete
-  Agglomerációs kereskedelmi szolgáltató területek
-  Munkahelyi területek jellemző térsége
-  Lakóterületek térsége
-  Lakóterületek magterületei
-  Nagy népsűrűségű lakóterületek



LAKÓTERÜLETEK

MUNKAHELYEK TÉRSÉGE



VEGYES MUNKEHELYI TERÜLETEK

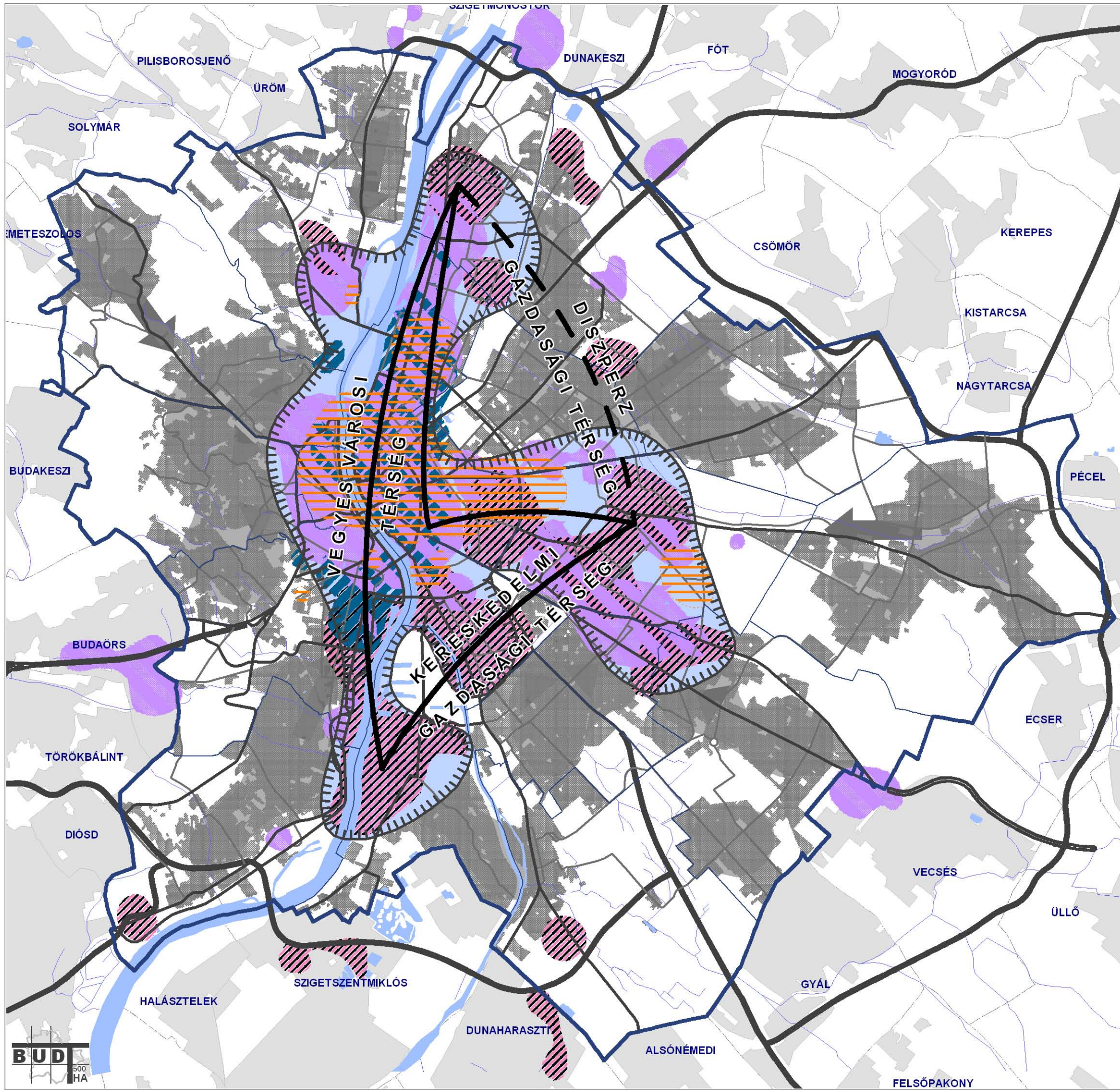
KERESKEDELMI, GAZDASÁGI MUNKAHELYI TERÜLETEK



2011. OKTÓBER HÓ

# MEGHATÁROZÓ TÉRSÉGEK ÖSSZEFÜGGÉSEI

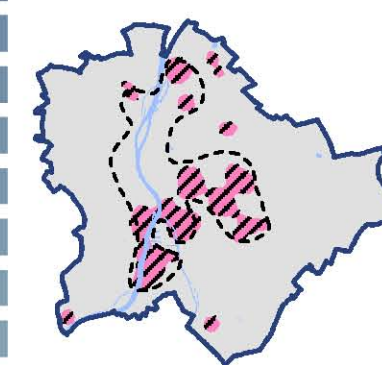
BUDAPEST



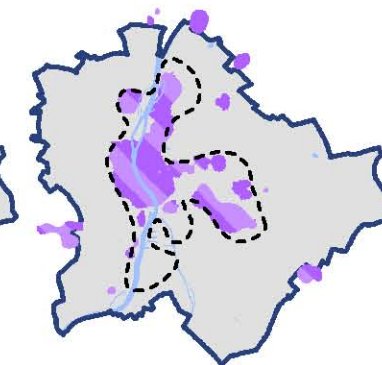
## FŐ MUNKAHELYI TERÜLETEK (Szintterület sűrűsödés alapján)

### Jelmagyarázat:

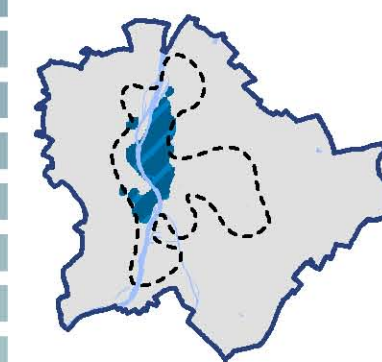
- Kereskedelmi, szolgáltató területek térsége
- Irodaterületek térsége
- Gazdasági területek magterülete
- Igazgatási területek térségei
- Munkahelyi területek jellemző térsége
- Sűrűn lakott területek



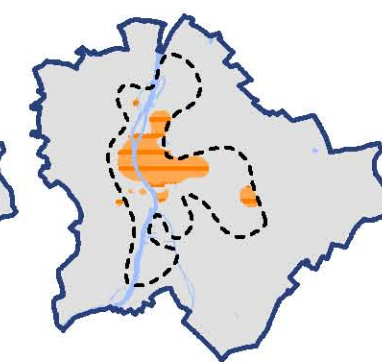
GAZDASÁGI TÉRSÉG



KERESKEDELMI TÉRSÉG



IRODATERÜLETEK



IGAZGATÁS



2011. OKTÓBER HÓ

## 7.6. BUDAPEST KÖZÖSSÉGI HELYEINEK SÚRÚSÖDÉSE – KÖZPONTOK RENDSZERE

### 7.6.1. A központi helyek fontossága

A „helyek fontossága” alapvetően hozzájárult a városok létrejöttéhez, a fontos helyeknek, a közösségi tereknek - legyen az egy átkelő, egy kereszteződés, egy piac, egy tér - városgeneráló szerepük van. A városeevolúciós fejezet részletesen leírja a városfejlődés szakaszait. A közösségi helyek, a városok központi helyszínei folyamatos változás alatt vannak. A történetileg kialakult központok létét a ma embere természetes tényként veszi tudomásul és használja azokat. A megtervezett központokat is használja, belakja, persze mindez attól függ, hogy milyen funkcióval, milyen megközelítéssel, milyen céllal és végezetül milyen környezetben és minőségben jöttek azok létre.

Budapest központrendszerével minden eddig elkészült átfogó városrendezési terv és koncepció foglalkozik. A hatályos Budapest Főváros Településszerkezet Terve differenciált központrendszert jelöl ki, 27 központot irányoz elő, amelyek típusai:

- a városközpont,
- a városközpontokhoz kapcsolódó városrészközpontok,
- az intermodális szerepkörrel fejleszthető városrészközpontok,
- az egyéb városrészközpontok.

Az így definiált központok mai helyzet szerinti értékelése szükséges ahhoz, hogy lássuk, az elvárt céloknak ezek a helyszínek mennyiben felelnek meg, miként tudnak eleget tenni, a koncepcióalkotás során szükséges-e újragondolásuk vagy korrekciójuk a város megfelelő működéséhez.

Mindehhez kétféle elemzés volt elvégezhető:

- a TSZT szerinti központok értékelése a mai valójukban,
- a ma központként is értelmezhető közösségi helyszínek helyzetének feltárása és értékelése, meghatározva azon szempontokat, melyek a központokkal kapcsolatos elvárásokat összesítik.

A központokat a következő meghatározások szerint értékeltük:

- *kialakulásuk* szerint, azaz korábbi korok eredményeként történetileg kialakult és fokozatosan központtá érett helyszínről van-e szó, vagy pedig egy új létesítményről,

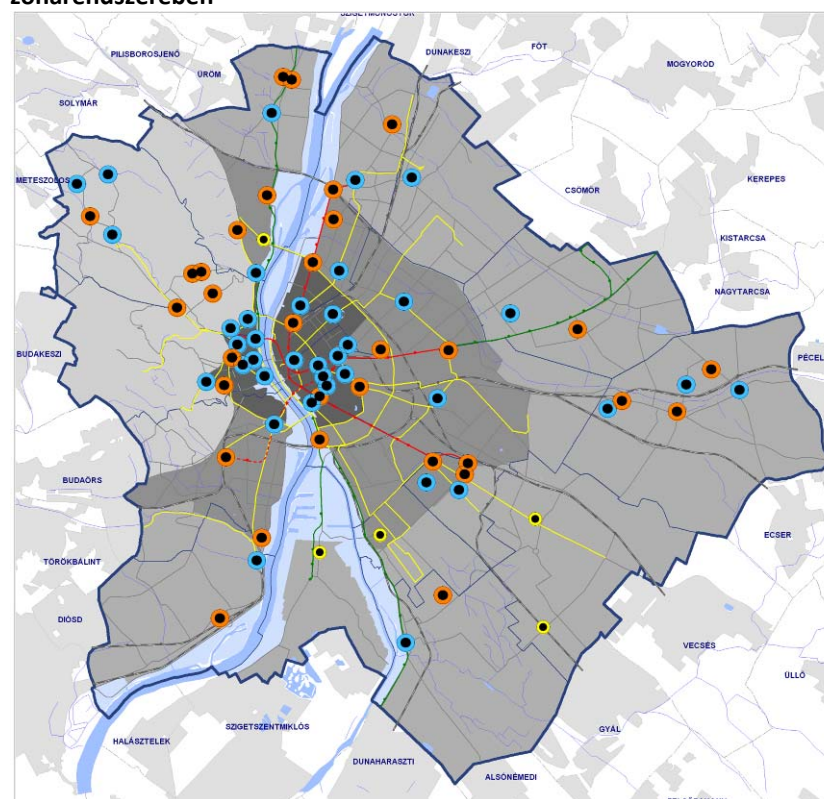
esetleg egy új beépítés tudatosan központként létrehozott helyről;

- *elérésük* szerint, mivel egy jól működő városi közösségi pont, a közösségi hely, az gyorsan, lehetőleg a legkevesebb átszállás nélkül és nagy tömegek számára is elérhető kell legyen;
- *funkcionális vegyességük* szerint, mivel egy jól működő központi hely sok funkciót magába olvasztva tud oda vonzani és ott marasztalni széles tömegeket;
- *közlekedési és funkcionális összetettség* értékelése, melynek során a funkció és a megközelítés súlyozott értékelése együttesen meghatározó.

### 7.6.2. Kialakulási jellemzők

A kialakítás szerinti történetileg kialakult központok mind a pesti, mind a budai oldalon megtalálhatók, lehetnek a belső történeti városrészekben belül vagy azokon kívül, a később Budapesthez csatolt település központjaként. Az újonnan létrejött központok mindkét helyszínen megjelennek a következők szerint:

7.-26. ábra: Központi helyek kialakulási jellemzői a város zónarendszerében



- a rendszerváltozás előtt létesült lakótelepek központjai, vagy az ahhoz csatlakozó kereskedelmi létesítmények mellett

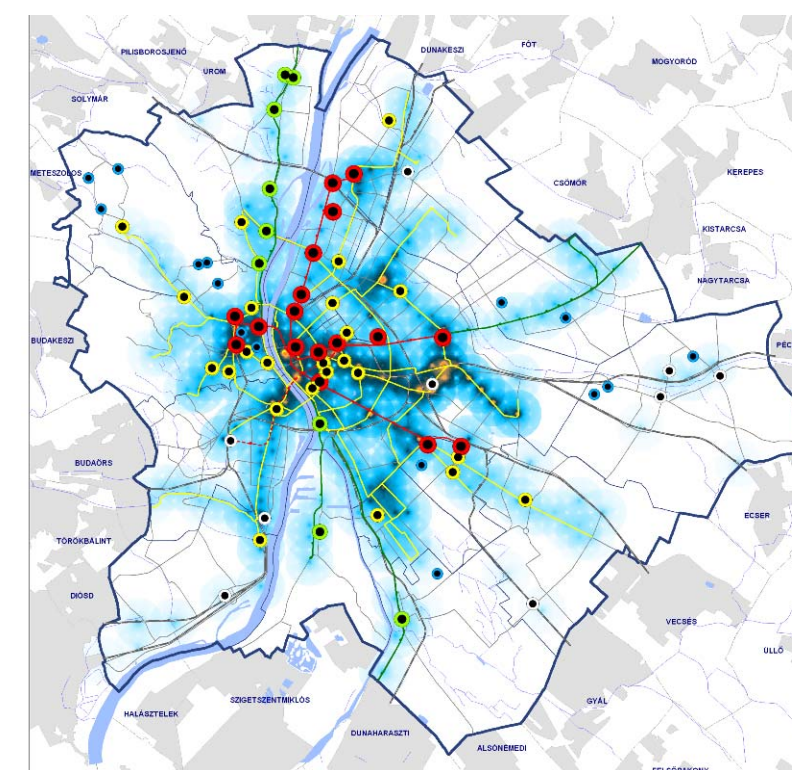
kialakult központok pl. Őrs vezér tere egy része, Flórián tér, Csepel központ stb.;

- a rendszerváltozás után egyes városrészekben - az igények kielégítésének hiányát észelve - létrejött helyi kereskedelmi létesítmények pl. Rózsakert, Budagyöngye bevásárlóközpont, esetenként nagykapacitású kötőtpályás megközelítéssel elérhető bevásárlóközpontok, például Europark, vagy éppen megfelelő közlekedési eszközök hiányával létesültek, mint például a Pólus;
- a nagyforgalmú helyszínekre telepedve, vagy azok közelében létrejött komplexumok jellemzően vegyes városi funkciókkal pl. Westend, Mamut.

### 7.6.3. Az elérhetőség

Az elérés szempontjából a tömegközlekedési elérhetőséget értékeltük, mivel általában ott jön létre központképződés, ahol minden kötöttség nélkül bármilyen korosztály megjelenik. E szempontból ezért az olyan nagyobb kereskedelmi létesítményeket, melyek nem rendelkeznek kötőtpályás megközelítéssel nem érdemes értékelni. Emiat több hipermarket és környezete is kimaradt, mivel azok elsősorban autós bevásárló helyek, és a „csak” kereskedelmi nagyságrendjük nem determinálja őket központi helyek képzésére.

7.-27. ábra: A központi és közösségi helyszínek elérhetősége kötőtpályás közlekedéssel



Az értékelést súlyozással végeztük a közforgalmú közlekedés elemzésénél meghatározottak szerint, tehát egy metróállomás menti központ kapta a legnagyobb értéket, ezt követi a HÉV, elővárosi vasút, villamos/MILLFAV az értékelésben. Ezen értékelés alapján készültek azok a térképek, melyeken fenti értékelés szerint szerepelnek a helyszínek.

**7.6.4. A helyszínek közlekedési és funkcionális összetettsége**

Kiemelt szempont a funkciók összetétele a központok vagy központi helyek esetében. Szándékosan beszélünk mindkét fogalomról, mert adott esetben valós városközpontnak nem nevezhető helyek is részei lehetnek a központi sűrűsödésnek, mert a város mindennapi életében meghatározó közösségi helyet foglalnak el, találkozások helyei éppúgy mint átszállásoké, vásárlásé stb. Funkcionális összetettség esetén a központi helyek térképi lehatárolása után az érintett terület egységeket funkcionális kategóriáit vettük figyelembe a következők szerint:

- meghatározó központképző funkcióknak tekintjük a kereskedelmi, a kulturális, az igazgatási rendeltetésű intézményeket,
- központképzésben erősítő tényező az oktatás, az irodai funkció jelenléte,
- harmadlagos, de nem elhanyagolható az egészségügy, az egyházi-(templom), illetve valamilyen mértékű lakófunkció jelenléte. Ezen értékelési szempontokat egybevetettük a jó elérhetőséggel és ezen értékelés alapján dolgoztuk ki a közlekedési és funkcionális összetettség térképét.

Nem szabad megfeledkezni a központi helyek egy-egy speciális tényezőjéről, arról, hogy kiket szolgál az a központi hely. E téren külön elemeztük a funkcióköröket, az elérhetőséget és a helyszínt magát, és ezek alapján ítéltük meg, hogy egy-egy helyszín:

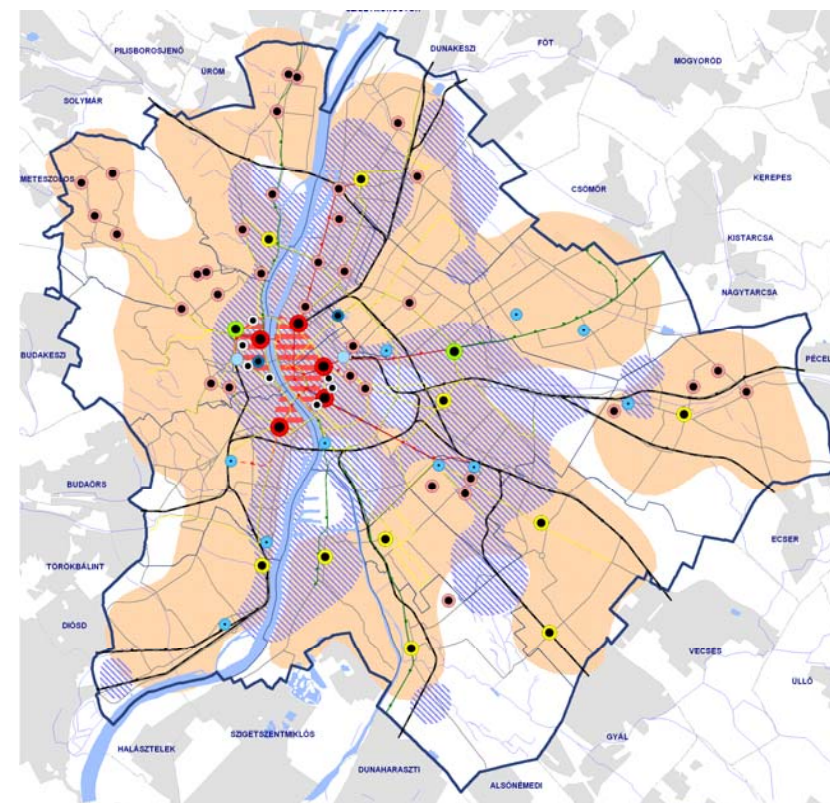
- a főközpont-hoz csatlakozik, esetleg térségén belül lokális központi helyet alkot,
- van-e a helynek olyan térségi vonzása, mely akár a mellékközponti szereppel is felruházhatja,
- van-e olyan funkcionális összetettsége, mely alapján a kerület meghatározó helyszíne, tehát az igazgatási, az egyházi, a kereskedelmi, és egyéb kiegészítő funkciók jelenléte is meghatározó és emiatt a kerület központja,
- kisebb központi helyet képez, fontos helyszíne egy kisebb térségnek, mely lokális szempontból megkülönbözteti az átlagos városi helyszínek között,

- olyan speciális létesítményhez, létesítmény együtteshez kötődik, mely önmagában is vonzással bír, vagy csak egy önálló funkció bír vonzással.
  - az első típus: speciális központ lehet egy turisztikailag kiemelt helyszín, így a Budai vár, vagy a Hősök tere, mely önmagában is vonzza a turistákat,
  - a második típus:
    - egy olyan kereskedelmi létesítmény, mely közlekedésileg ugyan jó helyen van, ugyanakkor egyéb funkciókkal nem egészül ki, csak ehhez a konkrét ellátási funkcióhoz kötődik, vagy
    - funkcionálisan is szegényes, mivel csak közlekedési átszállás határozza meg, amelyhez ugyan létesültek kereskedelmi és vendéglátó funkciók, de sem minőségében, sem nagyságrendjében nem elégséges a központképzéshez (pavilonok, aluljáró üzletsora stb.).

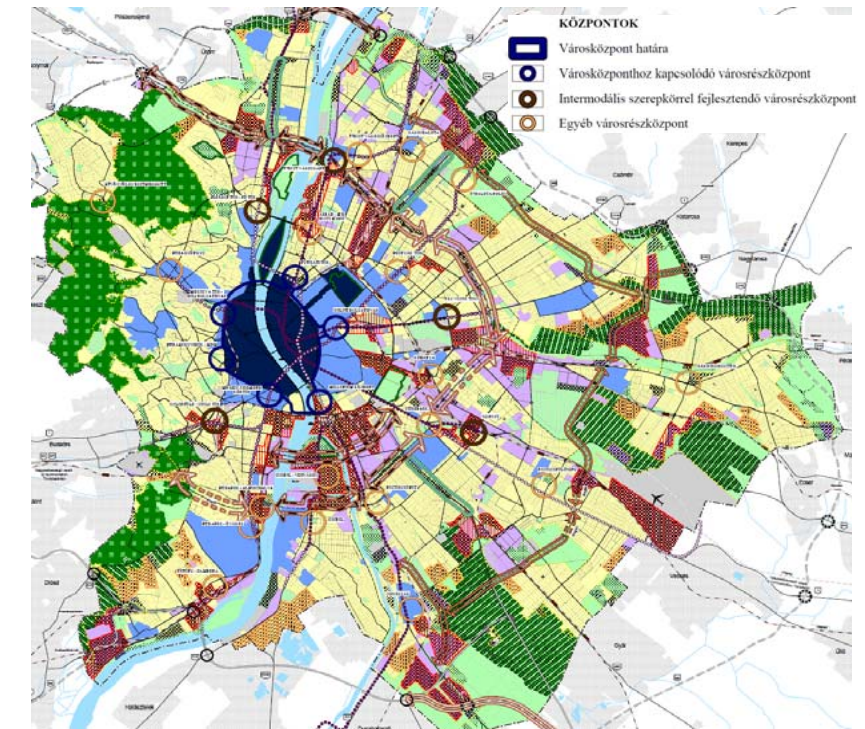
**7.6.5. Jelentőség és szerep értékelése**

Fenti megfontolások alapján a város mintegy hetven helyszínét értékeltük. Eredményét térképen ábrázolva kiderül, hogy a TSZT-ben jelzett központrendszer jelen állapotában még távol van a terv szerinti elvárásoktól és elképzelhető, hogy egyes helyszínek átértékelése is meg kell történjen.

**7.-28. ábra** Jelentőség és szerep értékelése



**7.-29. ábra** A hatályos településszerkezeti terv központjai és értékelésük

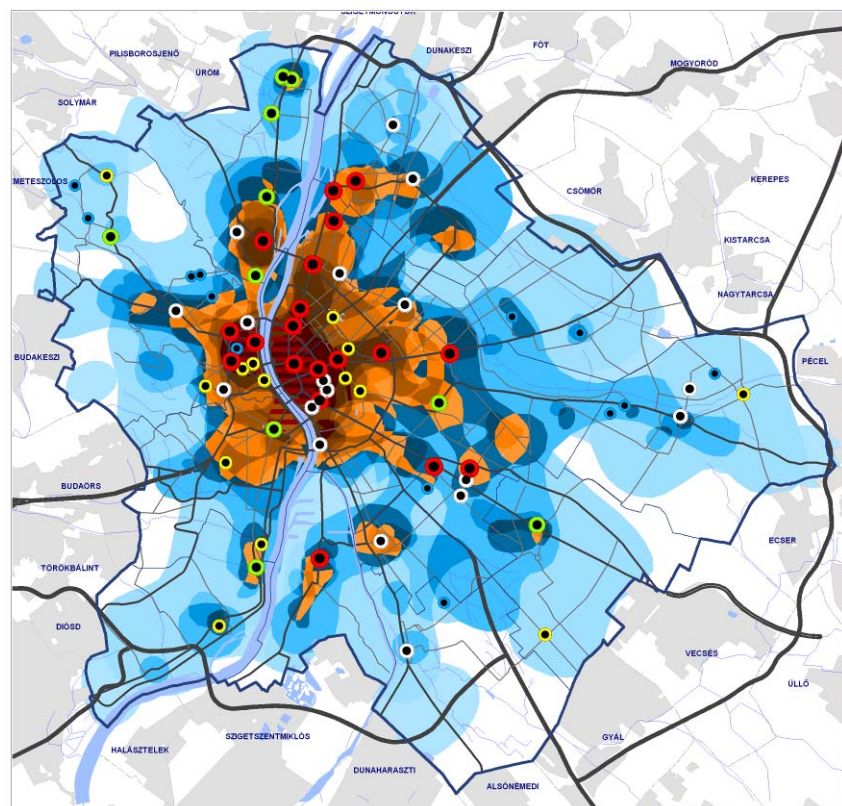


Városközpont-hoz kapcsolódó városrészközpont		
VI.	Nyugati tér	teljesül
IX	Milleniumi központ	funkcionálisan nem csatlakozik
VIII	Baross tér - Keleti pu	nincs központi jellemzője
XI	XI. kerület központ	részben teljesül
XII	MOM	nem csatlakozik
Intermodális szerepkörrel fejlesztendő városrészközpont		
III	Flórián tér - Szentlélek tér	nem teljesül,
XI	Kelenföld - Etele tér	nem teljesül
XIX	KÖKI	intermodalitás van, funkcionalitás hiányos
IV - XIII	Újpest Városkapu	nem teljesül
X-XIV	Őrs Vezér tér	részben teljesül – minőségileg nem kielégítő
Egyéb városrészközpont		
II-XII	Budagyöngye	lokális - kereskedelmi létesítmény
IV	Újpest Városcsúcs	kerületközpont
IX-XIX	Europark	lokális - kereskedelmi létesítmény
X	Kőbánya városközpont	kerületközpont
XIII	Árpád híd metrómegálló	átszálló jellegű
XIV	Bosnyák tér	kerületközpont – nem teljes körű
XV	Rákospalota	kerületközpont
XV	Újpalota - Pólus	lokális - kereskedelmi létesítmény
XVII	Rákoskeresztúr városközpont	kerületközpont
XVIII	Pestlőrinc központ	kerületközpont
XX	Pesterzsébet központ	kerületközpont
XXI	Csepel városközpont	kerületközpont
XXII	Campona	lokális - kereskedelmi létesítmény
XXII	Savoya park	lokális - kereskedelmi létesítmény
XXII	Budafok városközpont	kerületközpont
XXIII	Soroksár városközpont	kerületközpont

### 7.6.6. Értékelés központképző tényezők összesítése alapján

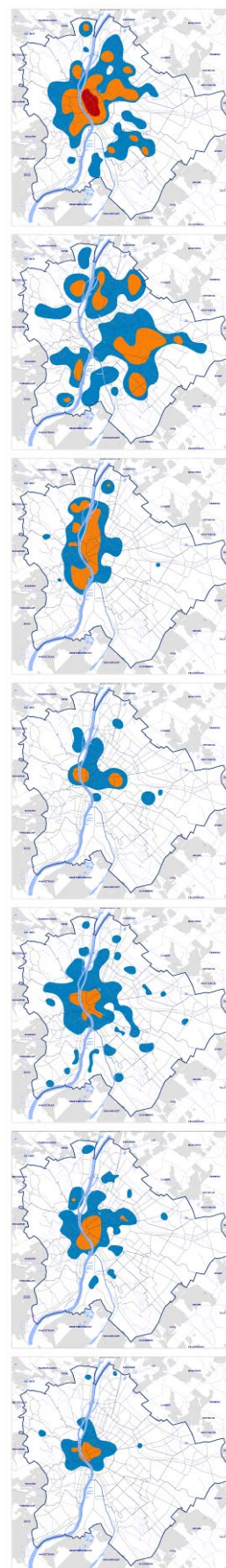
A központok elemzésének másik módja volt, hogy egymásra vetítettük a központképzésben meghatározó tényezők térségeit megjelenítő sémászerű foltokat, azokat súlyoztuk, és az így kapott térségi lehatárolások metszéséből képeztük a központképzés különböző mélységű lehetőségei alapján a következő térképet.

7.-30. ábra



A városszerkezet elemzésénél felhasznált térségi „funkciófoltokat” egymásra vetítve kapjuk meg a főváros matematikailag is leképezhető főközpontjának térségét. Ahol a térképen a legsötétebb narancsos színek a rozsdabarnába átfordulnak, ott található azok a térségi sűrűsödések, melyek a vizsgált területhasználat és az intézményi sűrűsödések alapján a legintenzívebben jelen vannak. Ezek a területeken együttesen megtalálhatók a következő sűrűsödési csúcsok:

- kulturális térség
- turizmus háttérintézményeinek térsége
- kereskedelmi térség + belső zóna kereskedelmi területei
- igazgatási térség
- oktatási térség kiegészülve a felsőoktatási létesítményekkel
- kiemelt látványosságok térsége
- lakóterületi jelenlét
- jelentős közlekedési átszállások térsége



#### LAKÓTERÜLETI TÉRSÉGEK

A lakóterületek összefüggő, a városhatárig is kiterjedő térséget alkotnak, magterületeik a hegyvidéken és Dél-budán, valamint a pesti külső kerületekben rajzolódik ki. Ennek komplementere a szintterület alapján körvonalazódó lakóterületi térség, ahol a magterületek a Belvárosban koncentrálnak.

#### KERESKEDELMI TÉRSÉGEK

A kereskedelmi területek térsége pesten kiterjedtebb, jelentős magterületekkel, Budán szűkebb.

#### IRODAI TÉRSÉGEK

Az irodaterületek a pesti és budai belváros tágan értelmezett területét fedik le és észak-déli irányban elnyúlva.

#### IGAZGATÁSI TÉRSÉGEK

Mind a területi, mind a szintterületi elemzés alapján kirajzolt meghatározó igazgatási térségek egy szűk magban koncentrálnak a belvárosban, a Lipótváros irányában északi nyúlvánnyal.

#### KULTURÁLIS SŪRŰSÉGI TÉRSÉGEK

A kulturális létesítményeket összességében megjelenítő térképen együttesen szerepel a Belváros, ahol a városi és országos szintű kulturális intézmények csoportosulnak és a lakóterületeket kiszolgáló könyvtár és kultúrház hálózat is

#### OKTATÁSI SŪRŰSÉGI TÉRSÉGEK

Az összesített oktatási térképen a Belváros térsége sokszorosán felerősödik, az egyenletesen elhelyezkedő óvodai és általános iskolai hálózat pedig kiteríti az oktatási térséget a város lakóterületeire.

#### SZÁLLODAI FÉRŐHELY SŪRŰSÉGI TÉRSÉGEK

Az egy hektárra jutó szállodai férőhelyek a város belső területén helyezkednek el, szinkronban a szállodák sűrűsödésével.

#### KONFERENCIA SŪRŰSÉGI TÉRSÉGEK

Egy hektárra jutó konferencia férőhelyek a cím és férőhely szerinti megkülönböztetéssel jöttek létre. Az egy hektárra jutó konferencia férőhelyek a város belső területén helyezkednek el, szinkronban a konferenciatermek sűrűsödésével.

**TURISZTIKAI LÁTVÁNYOSSÁG SŪRŰSÉGI TÉRSÉGEI**  
Egy hektárra jutó turisztikai látványosság száma, megkülönböztetve a kiemelt turisztikai látványosságokat, fontosság szerint súlyozva a történelmi városközpont területén találhatók.

**IGAZGATÁSI SŪRŰSÉGI TÉRSÉGEK**  
Elhelyezkedés alapján kerültek lehatárolásra a csúcsközigazgatás és diplomáciai térség sematikus magterületei / területei, az egy hektárra jutó intézmények darabszáma alapján és fontosság szerint súlyozva

**LAKÓTERÜLETI NÉPSŪRŰSÉG INTENZITÁSI TÉRSÉGEI**  
Egy hektárra jutó lélekszám alapján kerültek lehatárolásra a sematikus lakóterületek magterületei / területei.

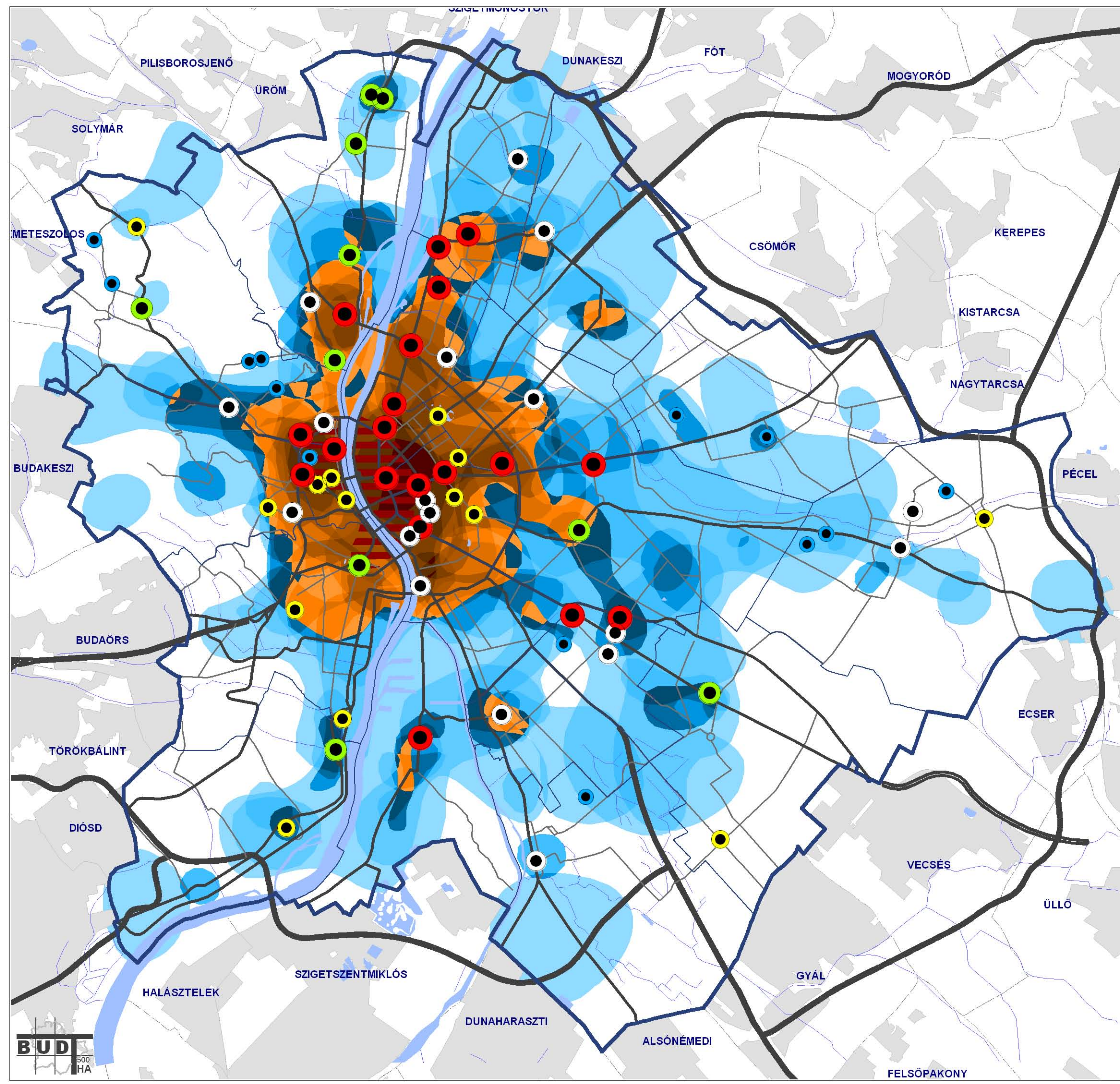
**ÁTSZÁLLÁSI LEHETŐSÉGEK SŪRŰSÖDÉSI TÉRSÉGEI**  
Az egy hektárra vetített átszállási lehetőségek darabszáma, a közlekedési eszköz típusa alapján lett súlyozva.

**KÖZFORGALMÚ KÖZLEKEDÉS POTENCIÁL**  
Területfelhasználási egységek közforgalmú közlekedési potenciálja a BfvT Kft számításai alapján

**ÁTSZÁLLÁSI LEHETŐSÉGEK POTENCIÁLJA**  
BfvT Kft számításai alapján elemzésre kerültek az átszállási lehetőségek az eszköz típusának figyelembevételével

# MEGHATÁROZÓ TÉRSÉGEK ÖSSZEFÜGGÉSEI

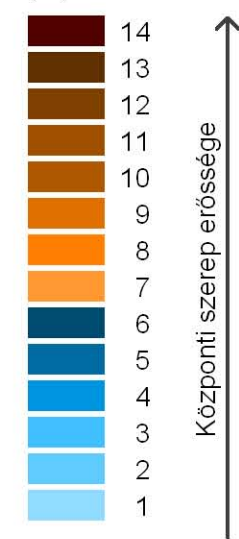
BUDAPEST



## FUNKCIONÁLIS SOKFÉLELÉS (Térségi érintettség alapján)

Jelmagyarázat:

### Térségek rétegződésének száma (db)



Központi szerep erőssége ↑

### Központrendszer közlekedési és funkcionális összetettsége

- fő központi térség
- jó közlekedés vegyes funkcióval
- közlekedési, vagy funkcionális megfelelés
- nem kielégítő közlekedés, vagy funkcionalitás
- kedvezőtlen közlekedés, vagy funkcionalitás
- kötőtpálya hiánya, vagy kevés funkció

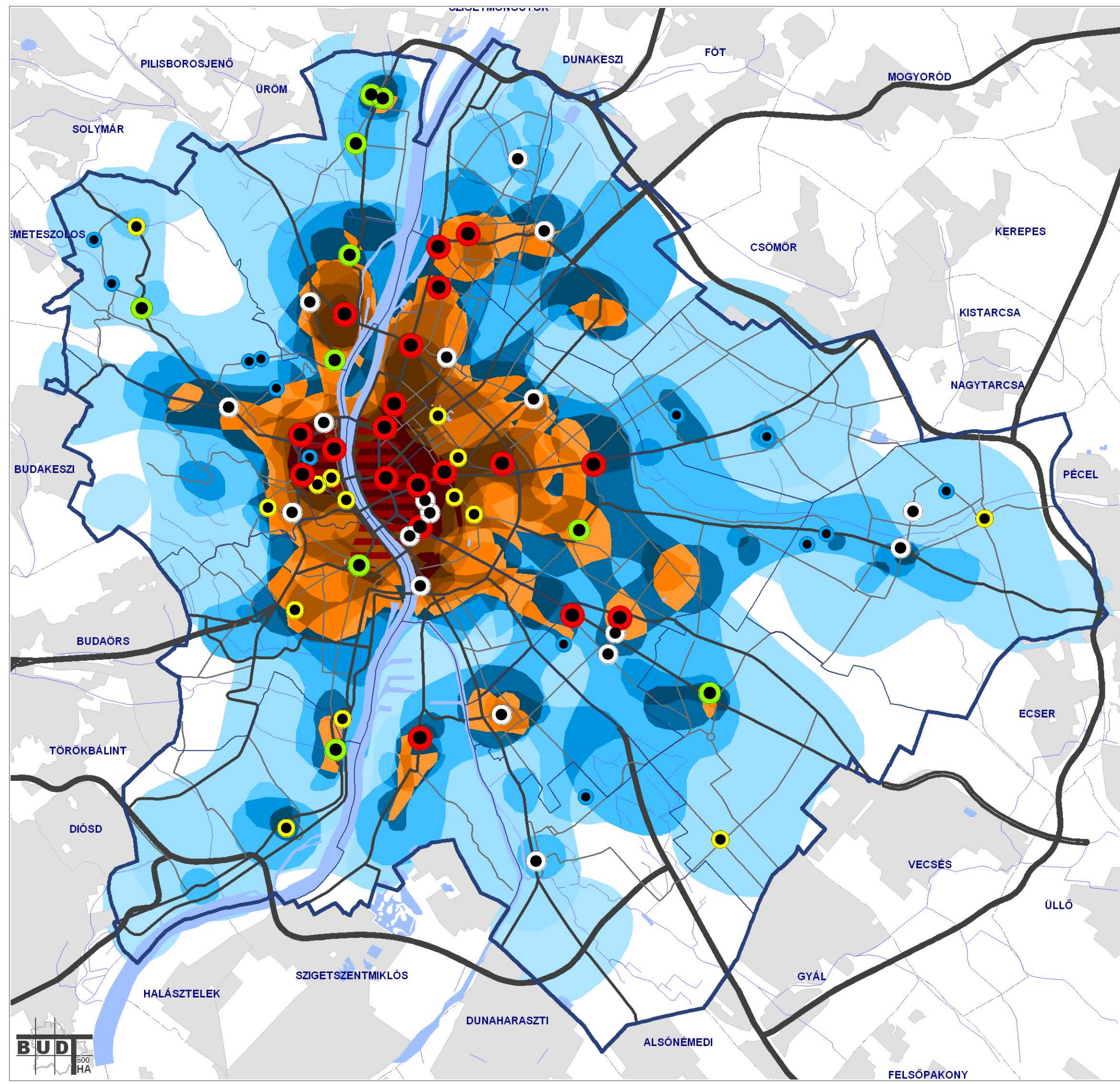


2011. OKTÓBER HÓ



# MEGHATÁROZÓ TÉRSÉGEK ÖSSZEFÜGGÉSEI

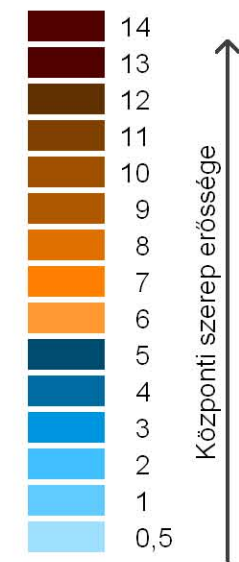
BUDAPEST



**FUNKCIONÁLIS SOKFÉLELÉS**  
(Térségi érintettség és súlyozás alapján)

Jelmagyarázat:

**Funkcionális sokféleség értéke**



Központi szerep erőssége ↑

**Központrendszer közlekedési és funkcionális összetettsége**

- fő központi térség
- jó közlekedés vegyes funkcióval
- közlekedési, vagy funkcionális megfelelés
- nem kielégítő közlekedés, vagy funkcionalitás
- kedvezőtlen közlekedés, vagy funkcionalitás
- kötőtpálya hiánya, vagy kevés funkció



2011. OKTÓBER HÓ

## 7.7. ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

A **zöldfelületi rendszer** a település sajátos felépítésű, biológiai folyamatokkal és ökológiai törvényszerűségekkel jellemezhető alrendszere. A növényzettel borított zöldfelületeken túl biológiailag aktívnak számítanak a vízfelületek is. A településszerkezetet átszövő, tagoló városi szabadterek rendszere foglalja magába a területi és lineáris zöldfelületi elemeket. Ez a hálózat különböző jellegű és funkciójú, változatos zöldfelületi elemekből épül fel. A zöldfelületi elemek tipologizálhatók kiterjedésük, eltérő ökológiai jellemzőik, és rekreációs használatuk alapján.

Rekreációs szempontból a közparkok, közkertek és turisztikai rendeltetésű erdőterületek a meghatározóak, ezek alkotják a **zöldhálózatot**, amelynek elemei korlátlan közhasználatúak.

A közhasználatú zöldfelületek mellett a közhasználat elöl elzárt, vagy korlátozott közhasználatú területek zöldfelülete szintén fontos strukturális alkotórész. A fentiekben túlmenően a településen található többi zöldfelületi elem főként kondicionáló szerepet tölt be.

Az alapvetően szigetes-gyűrűs zöldfelületi rendszer zónaként eltérő jeleget mutat.

### Budapest zöldfelületi rendszere:

- belső zóna területén szigetes elrendeződésű
- belső és átmeneti zóna határán nagy kiterjedésű városi parkok sávós-gyűrűs elrendeződésben (Hungária gyűrűre felfűződve)
- elővárosi zónába beékelődő zöldfolyosók az agglomerációs térség zöldfelületeit kapcsolják össze a fővárosi zöldfelületekkel.

A rendszer legalapvetőbb egységét a városi parkok, közkertek, közparkok, közterek alkotják, amelyek a lakossági rekreáció

színterei. A napi rekreációt kielégítő közkertek és közparkok mozaikosan, szigetszerűen helyezkednek el a zöldhálózatban.

Ezeket a területeket lineáris zöldfelületi elemek (fasorok, zöldsávok), zöldfolyosók kapcsolják össze, szervezik egységbe. Kerületi jelentőségű, nagyobb kiterjedésű parkok pl. Flórián tér, Bikás park, Feneketlen-tó, Sashalmi park, Óhegy-park, Szabadság tér, Erzsébet tér, Kós Károly tér, rákoskeresztúri Népkert, Kopaszi gát, Haller tér, II. János Pál tér, Újpalotai Fő tér. Külön megemlítendő a belváros forgalomcsillapított, gyalogközpontú kialakítása: a Szent István tér – Dunakorzó – Vigadó tér – Petőfi tér – Március 15. téri vonulat.

A zöldfelületi rendszer részét képezik a jelentősebb zöldfelülettel bíró lakókertek. A többnyire az átmeneti és külső zónában található telepszerű beépítések nagy, közösség által igénybe vehető zöldfelülettel bírnak. (példák: Békásmegyér, Káposztásmegyér, Kelenföldi, Fehérvári úti, Füredi úti, Rákospalotai, Kispesti, Havanna, Pesterzsébeti)

Budapest jelentős részét képezik a lazább beépítésű kis- és kertvárosi területek, melyek magánkertjei fontos zöldfelületi rendszeralkotóként tekinthetők. Kiemelendők a gazdag faállománnyal bíró hegyvidéki (II, XII) lakóterületek, valamint megemlítendő a külső pesti kerületek kiterjedt kertvárosai (XVI, XVII, XVIII, XIX) is.

A főváros területén számos olyan intézmény vagy városüzemeltetési terület található, melyek funkciójukból adódóan nagy zöldfelülettel bírnak. Ilyenek pl. a kórházak (Szent László kórház, Szent Imre kórház, Korányi Tüdőszanatórium) oktatási intézmények (Corvinus Egyetem Budai Campusa), múzeumok (Nemzeti Múzeum, Aquincum) kertjei, vagy ide tartoznak a strandok, fürdők, (Dagály, Palatinus) kempingek és a jelentős növényzetű temetők (Újköztemető, Farkasréti, Kerepesi úti temető) is.

A városperemi beépítetlen szabadtérségek kapcsolatban állnak az agglomerációs zöldfelületi elemekkel. A Budai oldalon az erdők túlsúlya, míg a Pesti oldal művelésre alkalmas síkságain a mezőgazdasági területek jellemzőek. Zöldfelületi rendszer szempontjából megemlítendő az egyéb, jellemzően gyepszinten borított területek (pl. repülőtér, vízmű területek, természetközeli élőhelyek).

## 7.8. ZÖLDFELÜLETI KAPCSOLATOK

Budapest zöldfelületi rendszerének ökológiai értékeit döntően befolyásolják a különböző zöldfelületi elemek közötti kapcsolatok minősége. Az ökológiai hálózat mind a térségi, mind a belső kapcsolatok viszonyában kiemelt jelentőségű (lásd „Zöldfelületi-ökológiai kapcsolatok” térképlap).

### 7.8.1. Kapcsolatok a térségi zöldfelületi rendszerrel

A város ökológiai-zöldfelületi kapcsolatait az agglomerációs térség meghatározó természeti területeitől kiinduló, Budapest városszövetébe ékszerűen benyúló zöldfelületi elemek alkotják. Részletes vizsgálatokat a 3. fejezet „Budapest és az Agglomeráció határmenti kapcsolatai” térképlap tartalmaz.

#### Kapcsolatok a térségi zöldfelületi rendszerrel:

- Budai-hegyvidék erdőterületei, amelyek a városhatár mentén leghosszabban biztosítanak kapcsolatot a térség zöldfelületeivel,
- Duna, amely nemcsak ökológiai folyosó, hanem rekreációs potenciálja is jelentős,
- kisebb vízfolyások: Mogyoródi-, Szilas-, Rákos-, Gyáli-, Hosszúrégi-, Aranyhegyi-patak.

### 7.8.2. Belső zöldfelületi kapcsolatok, vízmenti rekreációs területek

Az agglomerációs térség felől benyúló zöldékek többé-kevésbé kapcsolatot biztosítanak a város belső területei felé. A város szélén még jelentős kiterjedésű ékek fokozatosan elkeskenyednek a belső városmag irányába, ahol már elsősorban szigetes elhelyezkedő zöldfelületi elemek fordulnak elő.

A budai hegyvidék egybefüggő erdőterületeit követően a belső területek felé már inkább „lépőkövekként” jelennek meg zöldfelületi elemek, mint például az Ördögárok vonalában elhelyezkedő parkok: Városmajor – Vérmező – Tabán – Gellérthegy. Hasonlóképpen szűkül össze a Rákos-, a Szilas- és

a Gyáli-patak ökológiai folyosója is. A városszéli területeken még ökológiai magterületként (pl. védett lápokként) is funkcionáló patakpartok fokozatosan elkeskenyednek a patak közvetlen környezetére, ahol már csak egy-egy kisebb-nagyobb zöldterület kíséri a patakot.

A Dunát övező ökológiai folyosó is a vízfolyás területére korlátozódik le a városmag területén. Ettől északra és délre is egyaránt a szigetek és a hozzájuk kapcsolódó ártéri ligeterdők jelentik a legjelentősebb lépőköveket az ökológiai hálózatban. A város északi részén a Szentendrei-sziget nyúlványa, a Népsziget, a Hajógyári-sziget, a Margitsziget, délen pedig a Háros- és a Molnár-sziget illetve a Csepel-sziget bizonyos partszakaszai jelentenek ilyen ökológiai értéket.

A **Duna menti területek** rekreációs potenciálja jelentős.

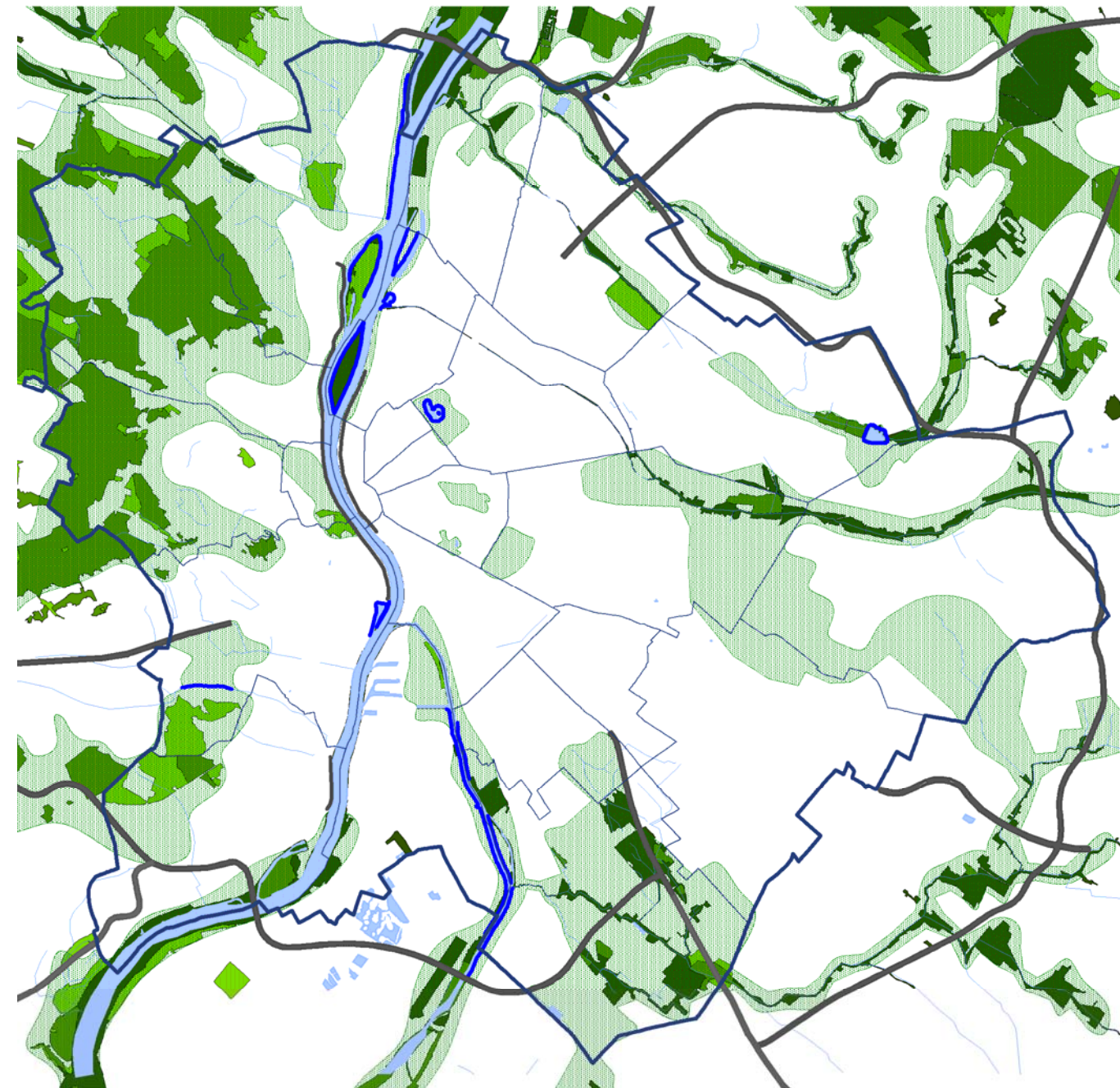
A vízmenti rekreációs területek – Római part, Népsziget, Hajógyári-sziget északi része, Fóka-öböl, Kopaszi-gát, Soroksári-Duna-ág, Molnár-sziget – fontos zöldfelületi kapcsolatok Budapest zöldfelületi rendszerében.

### 7.8.3. Fragmentáló-izoláló hatások

A zöldfelületi-ökológiai kapcsolatok mellett a különböző izoláló, fragmentáló hatások is alakítják Budapest zöldfelületi rendszerét. Ilyen például az M0 körgyűrű és a városszéli beépítések (zöldmezős beruházások), amelyek a térségi zöldfelületi kapcsolatokat befolyásolják kedvezőtlenül.

Fragmentáló hatással vannak a vízfolyások melletti, sok esetben meglehetősen intenzív beépítések, mint például a Marina part. A Duna fontos szerepet tölthetne be zöldfelületi és rekreációs kapcsolati szempontból, de jelenleg csak szigetszerűen funkcionál szabadidős térségként. A rakparti utak izoláló hatása a legjelentősebb, amely pont a legértékesebb belső területeken rontja le vagy inkább szünteti meg a Duna vízparti rekreációs értékét.

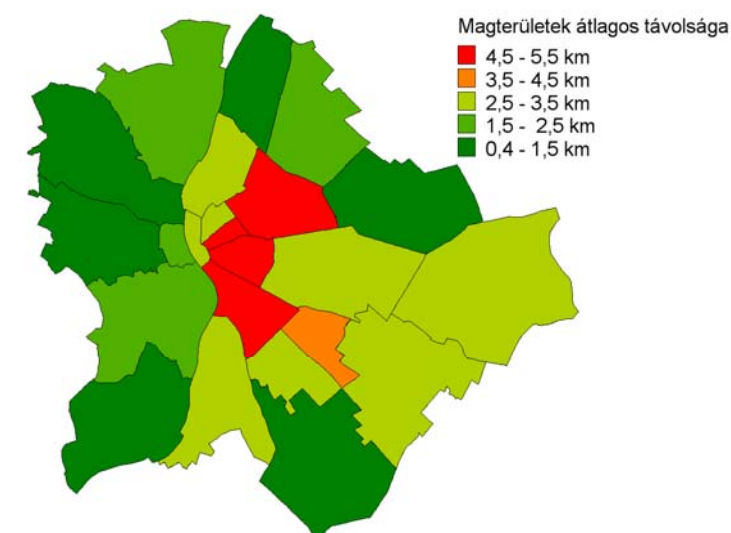
A zöldfelületi elemek ökológiai hálózat magterületeitől mért távolságai jól szemléltetik ezek elszigeteltségét. A kerületekre számított átlagos távolságok alapján a belső pesti kerületek a leginkább elszigeteltek a város ökológiai rendszerében.



- Meghatározó zöldfelületi elem
- Vízfolyások, állóvizek
- Vízparti rekreáció
- Jelentős izoláló hatású út

**Ökológiai hálózat elemei:**  
(BATrT szerint)

- magterület
- ökológiai folyosó
- pufferterület



Magterületek átlagos távolsága

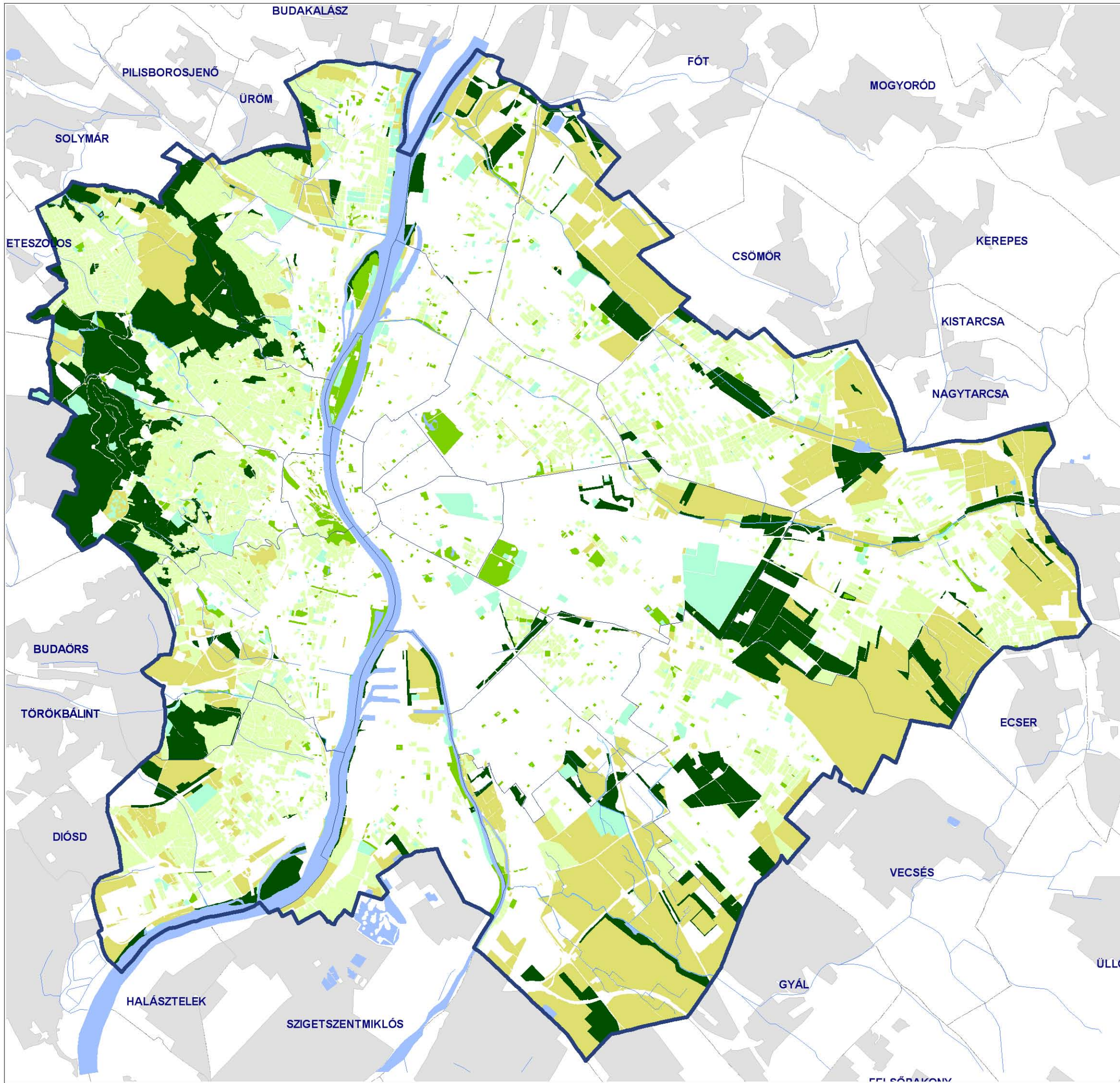
- 4,5 - 5,5 km
- 3,5 - 4,5 km
- 2,5 - 3,5 km
- 1,5 - 2,5 km
- 0,4 - 1,5 km

7.-31. ábra Zöldfelületi és ökológiai kapcsolatok

Zöldfelületi elemek elszigeteltsége az ökológiai hálózat magterületeitől

# ZÖLDFELÜLETI RENDSZER

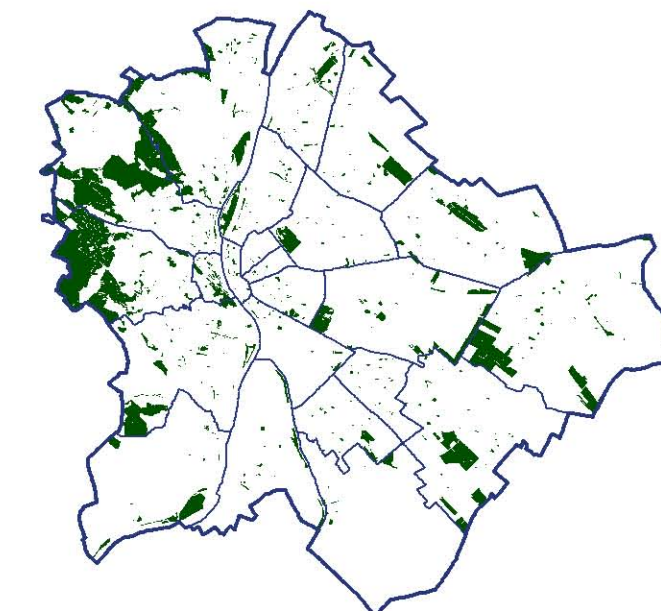
## BUDAPEST



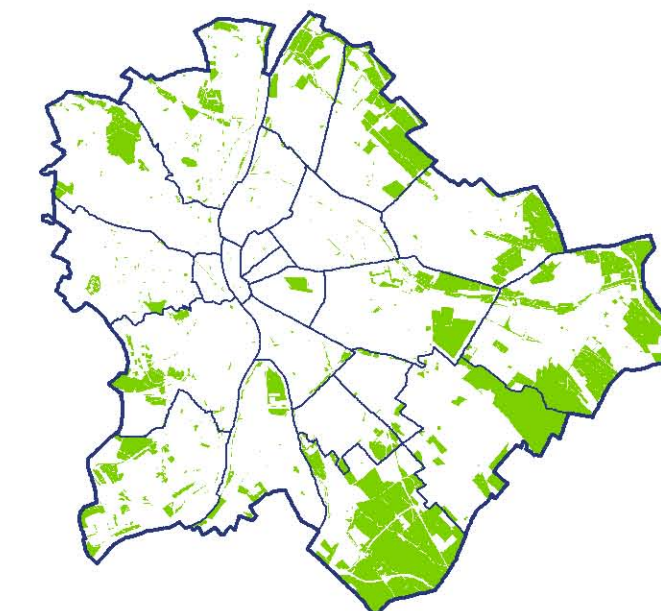
### Jelmagyarázat:

- Erdő
- Zöldterület (közkert, közpark)
- Jellemzően beépítetlen, gyepszinten borított terület
- Jelentős zöldfelülettel bíró jellemzően lakóterület
- Jelentős zöldfelülettel bíró intézményterület

### Rekreációs zöldfelületi elemek:



### Egyéb, kondicionáló zöldfelületi elemek:



2011. OKTÓBER HÓ