

FÉLÚTON OLIMPIÁBA:

FAPADOS ÁLOMUTAZÁS A NAGYBUDAPESTI TÉRSTRUKTÚRÁBAN - (EGY VÁROSREGÉNY LEHETSÉGES FEJEZETEI) -

MOTTÓ:

*„S ha kishitűen makacson minden javítást
kirekeszt, a nemzetség halálát óhatatlanul sietteti,
a legszebb, leghasznos' b, legszükségesebb
előmenetelnek lesz gátja, hiábavalóságon,
szemfényvesztésen alapul, s annál
veszedelmesebb, mennél erősebben ragaszkodik
hozzá a sokaság".*

(Hitel: Széchenyi István)

BON-TEAM 33

Budapest 2006-2012

Raab József, okl. építészmérnök
Ex-vezető főtanácsos és olimpiai témafelelős
az FPH-ból

TARTALOMJEGYZÉK:

1./ Confessio, ahogy illik/3

2./ A várostervezés ötödik dimenziója/5

A Budapest Stratégia kettős jövőképe/5
Az építésszabályozás bürokratikus zsákutcája/7
Szűkülő életterünk, az építészet/11
Az ingatlanspekuláció csapdájában/20
Struktúraterv nélkül nem megy/29
Egyszer volt Budán kutyavásár?/38
Manhattani aranymosás az olimpia műsorán?/40

3./ Baross Gábor terv a láthatáron?/43

A késleltetett infrastruktúra hálójában/43
Metró-építéssel és a nélkül/44
A budapesti hídépítés javasolt forgatókönyve/46
Közúton a megoldás felé/50
A villamoshálózat lehetséges reneszánsza/53
A budapesti Metró-hálózat távlati megkoronázása/59
Arccal a vasút felé/62
Vasutas intermezzo valahol Európában/69
Egy s más az olimpiai utóhasznosításról/73

4./ Félúton Olimpiába/77

A legitimitástól a civil kezdeményezésig/77
Az érem- és érdemgyűjtés mérlegén/77
A költséghatékonyság járatlan útjain/80
A pesti Zöldgyűrű árnyékában/81
2000 év a küzdősportok szolgálatában/83
A Népstadion neoreneszánsza és kótya-vetyéje/85
Budapest Útikalauz Befektetőknek/88
Vízfakasztás a Várkert bazárban/90
Világörökségi Agóra Budapest Szívében/92
Klimatizált társasutazás öt gumikeréken/93
Zsákban futás célegyenesben/94
Az olimpia útja is forintokkal van kikövezve/95
Olimpixpo vagy amit akartok/98

5/ Sikeres MÁV-start az Olimpián/99

6./ Végső búcsú Ferihegytől/114

7./Epilógus: In memoriam 2020/119

„Fölsír a hat, de mire mégy, a hetedik te magad légy!”

(József Attila)

1./ CONFESSIO, AHOGY ILLIK

Aki ezeket a sorokat végül is papírra vetette, feltehetően kellő szakmai élettapasztalattal és alapos erkölcsi indokokkal rendelkezhetett arra, hogy rendhagyó tanulmányát városregény formájában közkézre bocsássa. Az ehhez nélkülözhetetlen bátorságot pedig minden bizonnyal abból meríthette, hogy négy évtizedes tekervényes szakmai életútja során megadatott neki átlátnia a tervezés és a talmi politika feslő szövetének alkalmi résein, különösen annak rendszerváltó újkapitalista korszakát tekintve. De azt is felfedezhette ennek során, hogy a politobürokratizált várostervezés csak álca, a gátlástalanul hataloméhes ingatlanbusiness nélkülözhetetlen stróman, komprádor és dzsentry szakmapolitikai fedőszerve. Eközben ugyancsak rábukkanhatott a jogdogmatikai vesszőfutásra kényszerült városépítészeti szakmánk rejtőzködő szépségeire is, amikért egyáltalán érdemes lehet még intellektuális és erkölcsi erőfeszítéseket tenni. Ebben nem rettentette el az ingatlanspekulációs hatalmasok, a város javait politobürokrata rásegítéssel gátlástalanul kiuzsorázó developperok talmi túlsúlya sem. Volt idő, amikor a nagy tülekedésben nem férték rá a térképre. Érdeklődése mindinkább a városi élhetőség - Életterek, Életvilágok - varázslatos gazdagságára, kultúrökológiájára irányult, hanyagolva az ingatlanspekulációk kérlelhetetlen számmisztikáját, a tervezési kommunikációban kiüresedett PR rutint és szómágiát, éppúgy, mint a tervezési gyakorlatot elárasztó üres és mindenható szabályozási jogdogmatikát.

Mentségére legyen mondva, mindig is a kiszipolyozott városi Életvilág kipusztíthatatlan erejébe és szépségébe vetett hit vezérelte kultúrökológiai tetteit, gondolatait. Mert hitt a mesterségesen visszaszorított – apokrif – civil alternatívákban, ahogyan ez egyáltalán lehetséges volt a körülmények szorító csapdájában, de tudat alatt leginkább. Mert a politikai, gazdasági és bürokratikus leigázottságba szorított, és így kanonizálódó rendszerek ingtag és mulékony presztizseinek eresztékeiben - lényegre tapintó talentumokkal felszerelve - mindig is fel tudta fedezni a múltból jövőbe ívelő trendeket, a maradandót, és az egzisztencia felszíneivel szemben az éltető szubsztanciát. Mindinkább marginálisba forduló szakmai egzisztenciája – hál’Istennek – mégis jó esélyeket teremtett számára arra, hogy kiizzadt igazságait, ha másként nem is, de legalább apokrif formában alkalmanként közkinccsé tehesse. Az így kitérő alkotói szabadság, ha pótolni nem is, de legalább kárpótolni tudta a politobürokráciában eltöltött 20 évnyi, egy fél emberöltő során kismizett talentumainak elvesztegetéséért, amelyek realizálásán itt és most megkésve, utólag fáradozik. Hogy jól sáfarkodott-e az idővel, azt persze nem ő dönti el. A „siker” viszont már egyáltalában nem érdekli. Egy azonban mindinkább bizonyossá válik előtte: az, hogy a dolgok nemzetközi állása szerint a Politobürokratizált Posztmodern Polisz (PPP) testestül, lelkestül, távlatosan fenntarthatatlan. „Non sustainable”, és punktum! Valahogy úgy van ezzel, mint ahogy

József Attila gondolta és érezhette egykoron: *„Csak ami nincs, annak van bokra, csak ami lesz, az a virág, ami van, széthull darabokra...Akár egy halom hasított fa, hever egymáson a világ, szorítja, nyomja, összefogja egyik dolog a másikat, így mindegyik determinált.”*

De hitvalló római katolikus magyar „ökommunistaként”, a nagyváros peremén mit is mondhatna még ezek után. Talán csak annyit, hogy a hivatalok barátságosan közönyös folyosóin, a Labirintusban eltöltött két évtized alatt sokat megtanulhatott. Többek között azt is, hogy a város fejlesztésére és üzemeltetésére szánt pántlikázott közpénznek ugyanúgy nincs szaga, mint ahogy ama ibolyának sem, amit egy jó idő óta alulról szagolgatunk csak itt a Duna-Tisza táján. A hivatalból elkészített tengernyi terület- és településrendezési tervdokumentációnak és menetrendszerű módosításainak, valamint fejlesztési koncepciók kommunikációs PR papírhegyeinek és metódista metódikáinak, különösen amióta megélhetési tervezők által, digitálisan készülnek, úgyszintén nincsen. Tervezési díja a „megélhetési tervezésnek” közpénzből viszont annál inkább. Valami mégis bűzlik „Dániában”. A szekér halad, az út margójára szorult civil kutyák pedig, jobb híján ugatnak, és belterjes, zsíros szalonnákról álmodoznak. Nem véletlen, hogy itt a Duna tájon sötétedés után időnként mégis szertehallatszik *„a kutya éji dala”*.(Bódy Gábor). De szerencsés történelmi pillanatokban - *„mint éjjel nyíló áloé virágon”*(József Attila) - feslik fel a múlt, a jelen, s jövő intézményesített szövege. Kánon és apokrif mérettetnek meg ilyenkor, de ezúttal nem súlyra. Mert ránk is igaz lett a tétel: *„A városok, én láttam őket, úgy éltek, mint az eszelősek”* (Apollinaire-Radnóti).

Ne kínozzuk tehát tovább egymást fölösleges és sehova sem vezető, szakmai papírhegyekről szóló vitákkal, hisz a Budapesti Agglomeráció, a magyar Metropolisz Munkásai a kék, sárga buszok volánjainál, az impozáns Combino villamosok és a lepukkant kék metrók vezetőfülkéiben, a zöld HÉV-ek megújításra váró sínpárjain, meg az üzletek, bevásárló központok pultjainál, és az építési állványokon, darutornyokban csúcsforgalom idején is már régóta tetterre készen állnak. Mert *„az aratnivaló sok, a munkás meg kevés. Kérjétek azért az aratás Urát, küldjön munkásokat az aratásába”* (Újszövetség).A város működőképességének tétje, a Város Működőképessége és Életvilága nagyobb tét annál, mintsem hogy kistílú és önző politobürokratikus társszakmák bennfentes famulusai és a mindenkori *„ügyes kellner had”* (Ady Endre) fejtsék meg helyettük - és fejünk fölött - jól beidegződött önös rutinból a rejtélyt, a Metropolisz rejtélyét, a Gordius Hungaricus kibogozhatatlanságáról. De addig is, míg ezzel elboldogulnak: *”Eső könnyében áll a város”*(Rimbaud). Mindközben pedig az oktanul oly sokat bíralt 4-es Metró épülő Gellért téri állomásán 33 méter mélyre ereszkednek le különösebb feltűnés nélkül a sárga ruhás keszonmunkások, hogy felkészülten fogadják a Móricz Zsigmond Körtér felől mérnöki menetrend szerint érkező fúrópajzsot. A mérnöki csoda föld alá szorult. Ezzel együtt pedig lassan át is lépünk az EU elkövetkező 14 éves pénzügyi időszámításába. Ami viszont már 2020-2033-ig tart! Visszaszámlálás van. *Au revoir chers amies!*

„Itt van egy híd a folyón, hosszában” (URH)

21. A VÁROSTERVEZÉS ÖTÖDIK DIMENZIÓJA

A Budapest Stratégia kettős jövőképe

„Budapest sikere nélkül Magyarország sikere elképzelhetetlen. Ennek felelősségével tisztában vagyunk. Célunk ezért, hogy 2010-ben az Európa Kulturális Fővárosa Program keretében, az ország érdekében, a kulturális alapú városfejlesztés módszerével egy élhetőbb, hatékonyan fejlesztett és sikeres Budapestet mutassunk föl. Olyan szerethető várost, amely a budapestiek jobb közérzetét és az ország kulturális, társadalmi és gazdasági versenyképességét szolgálja. Budapest lakóinak összefogásával és a magyarság egészének támogatásával képes arra, hogy Európa figyelmét és elismerését kivívja... Budapest a helyi adottság, a Duna és a víz sokrétű jelentésrendszerének kulturális alapú kibontásával, a kreatív városfejlesztés középpontba állításával a modernizáció és a fenntartható fejlődés üzenetét fogalmazza meg a város lakói, az ország egésze és Európa számára is.” (Kivonat a Budapest 2010 Pályázati Program egykori anyagából).

Mindez természetesen nagyon is elmondható lett volna a 2002-óta meglehetősen alul promócionált, hivatalból háttérbe szorított Budapesti Olimpiáról is, aminek ideológiai és PR megalapozására a felkészülés során egyáltalán nem fordítottunk ennyi energiát. Kivéve a Dunát. Mert a budapesti Duna vonalra gondosan és innovatív módon felfűzött scenikai események látványos dramaturgiája kétségtelenül megfelel a Program eredeti kulturális, kommunikációs rendeltetésének. A folyamra és folyamatosan frekvenciálódó partjaira tervezett város-színházi események – utólag beleértve a Duna parti olimpiai stadiont is - a szerzők nagyfokú találékonyságáról, kreativitásáról tesznek tanúbizonyságot. A turizmus iparnak bizonyára tetszik az ötlet, hiszen ebből a város-kultúrából élnek. A proaktivitás hatékonysága városléptékben – az országos hatásról nem is beszélve – azonban már megkérdőjelezhető. Hogy a „vizes” Duna-zónának ez a minden más fővárosi térséget visszaszorító és domináló mítosza nyomán mennyiben érzi majd 1.730000 városlakó magáénak a várost, az kultúrokológiai szempontból is nagy kérdés, a városszociológiáról nem is beszélve. Mert nyilvánvaló, hogy a városfejlesztés, mint olyan, nem eshet áldozatul a turisztikai imázsépítés mégoly kulturális indíttatású törekvéseinek. Mert a Duna parti világszínpad párját ritkító installációin túl a városban szerte, Édentől keletre – a Harlemtől a Gubacsi dűlőig - másutt is zajlanak „dramaturgiai” események. Azon túl, hogy a Duna volt mindig is az ikerváros egyedi struktúráját meghatározó kulturális gerince - ahonnan viszont, a hídfőállásokból sugárutak és körutak indultak el a „szárazföldek” felé - semmi sem indokolja, hogy ezt a turisztikailag kétségtelenül frekvenciált panoráma sávot összetévezzük, összemossuk a teljes város – (olimpiai) - fejlesztésének a tétjével és perspektívájával. A Duna zóna mítoszának mesterkélten kiemelése a konglomerálódott nagyvárosban városfejlesztési szempontból nem tűnik sem demokratikusnak, sem szakmailag célravezetőnek, indokoltnak és távlatosnak.

Lássuk be végre: fővárosunk térstruktúrája a politikai városegysítések óta tele van olyan zárványokkal, tektonikus törésvonalakkal – vasúti szegélyterületek, kerülethatárok, elhagyott iparterületek sok száz hektárjai– amelyek fejlesztésének

kulcsát mindmáig nem találjuk. Igaz, a „zónázás” óta a fejlesztő tőkével karöltve nem is nagyon erőltetjük a keresését. Élhetőségük szintje a sztárolt Duna-zónához képest átlag alatti. A felsorolt problémák semmi esetre sem tekinthetők mondvacsinálnak. Elbagatellizálásuk főben járó városépítészeti bűn, és csak olyan átfogó és távlatos stratégiai terápiákkal kezelhetők, amelyekben nem derogál leszögezni, hogy: „*sem a mutatványos fátum nem kenyerem*”(Ady Endre). Lásd „Zeppelin” projekt! Ezért is gondoljuk azt, hogy a „Program 2010” alkalmából bemutatott, és a néhai Velencei Biennálék hangulatát adaptáló „*water-theatre*” ötletbörze designosított tárháza – a fűvesített Szabadság hídtól a Margit szigetcsúcson elhelyezett performance-ig, a Citadellára megálmodott közfürdőtől az aquincumi Gázgyár szürreálisan leburkolt installációjáig - hiába, hogy élénk és kreatív scenikai fantáziáról árulkodnak. Görcsös városfejlesztési erőlködés. Mindennek ugyanis alig lehet köze a Folyó két partja mentén konglomerálódott ikervárosi metropolisz „szárazföldi” lakótársadalmához, az élhetőséget igazán érintő térbeli-működési nagyvárosi problémákhoz, amelyeket viszont tényleg a magukénak éreznének. Kizárólag turistaként nem is kívánnak részt vállalni ezek enyhítésében. A Duna-zóna tervezett turista paradicsomában, a városszínházban ugyanis két felvonás, bába között, közt elvész a Jövő. Hiába, hogy „*Itt van egy híd a folyón, hosszában*” (URH).

A szabadon száguldó tervezői képzelet kulturális szinergiáit azonban aligha fékezhetik holmi működési-funkcionális externáliák, vagy a mindenkori röghöz kötött életvilág valódi élhetőségi problémái. Mert ezek óhatatlanul a kultúrmágia határaitra figyelmeztetnének. A szabad értelmiségi szárnyalás és a felelős kultúrmérnöki proaktivitás azonban itt elválik egymástól. Mert minden figyelmeztető jel arra mutat, hogy a városfejlesztésben is – két évtized elteltével – városmegújító paradigmaváltásra van szükség. A budapesti olimpia eddigi tervezésének legnagyobb hiánya, hogy nem gondolkodott általános térszerkezet-fejlesztésben, javaslatai alapvetően exkluzív és költséges Duna-zónás ráfejlesztések maradtak. (ld. Duna szigetek olimpiája). Az elmúlt két évtized budapesti városépítészeti eredményeit pedig – tisztelet a ritka kivételeknek - röviden össze lehet foglalni: vadkapitalizmus és ingatlanspekuláció. Térségalkalmasság helyett profittérség. Élhetőség helyett virulencia. Mértéktartás helyett pazarló exkluzivitás. Maradandóság helyett provizórium. Zöldgyűrű helyett közlekedési dugók sújtotta szürke aszfaltgyűrű. Ezek után a városfejlesztés célkeresztjében két opció maradt: vagy tovább erőltetni a vadkapitalizmus fenntarthatatlan diadalútját a budapesti Duna parton, vagy radikális paradigmaváltással rátérni a fenntartható városfejlődés organikus posztkapitalista pályájára. Kielezett helyzetünkben közbenső opció nincs.

A jövő kulcsát kereső fapados álomutazásaink során, gyalogosan vagy öt gumikeréken számos ismeretlen várospozícióba eljuthattunk. Bejárhattuk a Gubacsi dűlő és a Kvassay negyed Édentől DK-re eső rozsdamezős romhalmazait éppúgy, mint az egykori kőbányai gyárnegyed vasutat övező, lehangelő várostájakait. Láttunk, Rákosvölgyben több száz hektáros zöldmezőt parlagon, odébb jobb sorsra érdemes, kongó sporttelepeket a hajléktalanok lakta Népligetben. Utaztunk döcögő villamosokon és nagyvasúton. Alkalmi állomásaink során azon is elgondolkozhattunk, hogy Nagy-Budapest 526 km²-es területének geometriai súlypontját – Kőbánya városközpontot, mindössze 6 kilométerre a Belvárostól – vajon hány fényév választhatja el a nagyvárosi trenditől. Láttuk halottnak a Népstadiont a dicső Dromosszal, és élőnek a belvárosi romkocsmákat éppúgy, mint nívódíjasnak kikiáltott, megfeneklett rendezvényhajót. Évekkel az ígéretes BOM-

nyitány után azonban olimpiai készülődésnek még a nyomát se tapasztalhattuk. A szükséges fejlesztés is rendre elmaradt, a „Duna szigetek olimpiájának” utóhasznosulása pedig légvárként omlott össze. Talán, ha az ingatlanspekulációba fulladt előhasznosítás tekintettel lett volna Nagy Budapest égető fejlesztési problémáira is - „*itt minden csupa rom*” - ma előbb tartanánk. Talán, ha ezek után hihetünk még nemes olimpiai metaforákba, tanulságképen már nem a sztárolt Duna zónát, hanem „a városmegújítás Duna menti olimpiáját” célozzuk meg. Am blokk! Mert megérdemli, hiszen *Budapest is truly yours*. Mert ezzel, minden bizonyal közelebb juthatunk *metropolitan* önmagunkhoz is - meg félúton Olimpiába. Hogy mindezidáig mégsem érhettük el kitűzött céljainkat, az alkalmatlan és átpolitizált tervezési rendszerünknek éppúgy köszönhető, mint annak az öncélú kenyércsatának, amelyet a tervezők kénytelenek ezen belül folytatni saját egzisztenciális túlélésükért. Ezeknek a körülményeknek – a várostervezés ötödik dimenziójának - a közelebbi számbavétele a továbblépés szempontjából ezért is elengedhetetlen.

Az építésszabályozás bürokratikus zsákutcája

Merthogy a vonalak kertjében tett négy évtizedes, hiábavaló városépítészeti barangolásainak is lassan a végére jutott. A Duna zónát éppúgy bejárhatta civil küldetésben, mint az Édentől keletre eső várostájakat a város peremén. Mielőtt azonban végkép letette volna ceruzáját, és összegyúrta volna a graffittal gondosan telirajzolt skicc pauszokat, elgondolkodott. Immár a színezésre sem jutott energiája. Minek is digitalizáltatnia ötleteit, gondolatait, termék úgysem lesz belőle a hazai politobürokrácia zsibongó tervpiacán. Úgyis csak bankárok, bürokraták és spekulánsok tervezetik itt településeink jövőjét, átadva a stafétabotot a hataloméhes politikusoknak és a kompromisszumra bármikor szívesen hajló megélhetési tervezőknek. Akik aztán komputereik ördögszekerén - személytelen mátrixaikkal, vonalkódjaikkal, és paramétereikkel - lehozzák nekik a csillagokat is az égből. Pedig a mindenható területszabályozás az építészet előszobája. Humán környezet azonban a szó klasszikus értelmében nem lesz belőle, csupán egyeztetési anyag, tervleszállítás, vagy látványos prezentáció vájt fülűeknek. De azért mindig megtalálja a zsák a maga foltját. Mert amióta ismét csak keresett piaci árucikk lett a tér, annak tervezett alakítása – építészete - is csupán személytelen szakmai vállalkozás a tervpiacon. Individuális bővészkedés a kalkulációk kavalkádjában. Felhozatalból pedig nincsen hiány. Amerre a szem ellát, mindenütt BKSZ-ek, FSZKT-k, KSZT-k, fejlesztési koncepciók, IVS-ek, és területszabályozási tervek ellentmondást nem tűrő dokumentumkötegei kelletik garmadában magukat a megrendelő döntéshozók asztalán, természetesen szoros szakmai kartelekbe szervezkedve. És ez, akár tetszik, akár nem immár két évtizede így van. Amióta liberális piacgazdaságot építünk.

Mert, mint köztudomású, 1990 után - az „átkos” tervutasításos párturalom könnyed igájától felszabadulva - a várostervezési rendszerben is új, „piacbarát” eljárások honosodtak meg, mint például a legalizált ingatlanspekuláció, vagy a bürokratikus jogszabályokkal körülbástyázott, piacbarát településszabályozás. Ezáltal az aktuális és a távlatokra szóló tervezést is a politobürokráciával szövetkező ingatlantőke tulajdonosok, a befektetők vették pénzükön befolyásuk alá, áthidalva a „leszegényedett” jogtulajdonos önkormányzatok

krónikus pénzhiányát. Az ingatlanok kampányszerű privatizálása is kedvezett a mindenkori hazai és külföldi pénztulajdonosok fejlesztési szándékainak, hiszen ez által a településfejlesztés stratégiai színpadáról a közsféra abszurd módon szinte teljességgel kiszorult. A liberalizált ingatlanpiaci spekuláció ily módon – az állam feje felett - bensőséges szövetséget köthetett a törvényileg deregulált magántervezői piaccal is. Egymásra találásuk „hozama” azonban 20 éve térben-tárgyban itt terül el előttünk a várostérképeken, és ki-ki eldöntheti, hogyan minősíti az eddig elért neoliberais eredményeket. Az ingatlanspekuláció természetesen önmagában nem szitokszó, hiszen lehet (ne) azt a közösség javára is hasznosítani. Odaát. Ja, hogy itthon már két évtizede nem így történik, arról nem az értéküket folyamatosan növelő helyrajzi számok tehetnek. Az viszont tény, hogy az újsütetű földesurak – befektetők és developperek - mindenesetre jól jártak azzal, hogy ami eredetileg közösségi tulajdonként funkcionált, annak piacra dobott extra profitjából, földjáradékából ők busásan megélhessenek. Mert a kézen-közön elprivatizált fejlesztési területek hozama pusztán Budapesten is csak sok százmilliárd forintokban mérhető. Hová tűnt el a merkantil pénz, az extraprofittá váló földjáradék? Mert, hogy a városi reálszférába, például mérnöki infrastruktúrába – útba, vas-útba, metróba - nem vándorolt vissza, azt az ágazat permanenssé váló, krónikus pénzszűke ugyanúgy jelzi, mint a napirenden lévő MÁV, BKV és VOLÁN üzemeltetési és sztrájk-fenyegetései. Ennek a közcélú titoknak próbálunk utána járni egy majdani budapesti „olimpiai nagyprojekt” alternatív és hivatalos helyszínei mentén, természetesen a nyilvánosság számára is elérhető, kalkulált számadatok tükrében. Mert az épített környezet struktúráját és minőségét is alapvetően meghatározó tényező, hogy mi történik a városépítés un. „ötödik dimenziójában”, a tervezés jogi rendszerének és a területgazdálkodás piaci szférájának az intézményesített szent szövetségében.

A rendszerváltás után hozott szakmai törvénykezések következtében az épített környezet univerzumának hazai tervezése is darabokra hullott szét. Az ingatlanvállalkozások hatalmi körébe utalva – és a művészeti státus feltétlen érvényesítésének az ígéretével - először is a design ígéretében leválasztotta a város-építészetet a településtervezésről. A szakmai skizofréniát tovább fokozva azzal, hogy – Eu-bürokratikus és finanszírozási okokból – magát a településtervezést is kettéválasztotta „fejlesztésre” és „rendezésre”, illetve un. terület- és településtervezésre. Azzal, hogy előbbit a pénzforrások területi allokációjában, az utóbbit pedig az építési jogok területi leosztásában tette felelőssé. Míg a településfejlesztés a mindenkori koncepció és PR verbális előállításáért, főként meg a fejlesztési pénzek, kohéziós alapok megpályázásának a legfőbb számszaki tervezési eszközeként működik, a településrendezés mindehhez az építési és szabályozási jogok bürokratikus területi allokációját biztosítja. Vizuális környezeti érték a szó 4 dimenziós építészeti minőség értelmében természetesen mindebből nem születhetett. Ahogyan a magas „építés” is csak sz’építészeti bűvészinasként iparkodhat a településrendező „építész” kusza és rendre változó jogszabályainak, absztrakt paramétereinek a digitalizált erdejében. Kárpótlásul a mindenható város design falai mögé rejtőzve próbálja megőrizni szakmai státuszából fakadó eredeti, kulturális befolyását és 3 dimenziós vizuális hatalmát. Minél nagyobb

alárendeltségben a mindenható politobürokráciának, vagy ingatlanpiacnak, annál vehemensebb és találékonyabb jogi furfanggal és esztétikai igyekezettel. Szakmai egymásra találásuk azonban, a kamarai pletykák világán túl már csak azért sem lehetséges, mert fejük felett a lényeges kérdéseket úgy is a voksvadász településpolitika és a haszonleső ingatlanpiac rövidtávú érdekközössége határozza meg. Ahol nem kétséges, hogy ki az úr a házban. Amelyben ők, mint megélhetési tervezők, csak végrehajtók, jobb esetben is „szolgáltatók” a folyamatban mégoly nélkülözhetetlen digitális szakmai eszközrendszereikkel egyetemben.

Az építészet kiszorulása az ingatlanspekuláció és a politobürokrácia uralta térfejlesztési piacról – ahol az üzleti- meg a politikai haszon mindenkorai célfüggvénye a meghatározó – környezetalakítási szempontból is pótolhatatlan veszteség. A permanens politikai voksvadászat és ingatlanspekulációs profitlesés közepette ugyanis szűkülő életterünk, az építészet is visszavonul a jól bevált, designosított és ezoterikus odújába. A hazai környezetalakítás elmúlt két évtizede látványosan bizonyítja, hogy az építészet távlatos kultúrokológiai hivatásának átfordulása napi megélhetési tervezéssé – a szubsztanciából egzisztenciává – beláthatatlan károkat okozott, és pótolhatatlan hányt állított elő az épített környezetben is. Mert egy-egy épületnek, „Háznak” akad még gazdája – többnyire tehető befektető – az épület együttesek, városrészek, települések egészének a városépítészeti minőségű tervezése azonban a jelenlegi tervfajta közepette nem megoldott. Mert ugyan miféle építészeti tartalom bogozható ki a ládászám készülő szabályozási tervek és azok módosításai jogdogmatikát szolgáló áttekinthetetlen övezeteiből, beépítési paramétereiből? Amelyek lényegében csak egy célt szolgálnak azzal, hogy a magán-, vagy közforrású pénztőke tulajdonosok (EU-s pénz, privát tőke) és az önkormányzati politobürokrácia (polgármesterek, főépítészek) közötti mindenkorai érdekegyeztetés számára nyújtanak permanens prolongálásra alkalmas szakmai terepasztalt. Sovány vigasz, hogy ezek legalább térben mozognak. Ami viszont nem mondható el a források ágazati allokációját szolgáló koncepciók, stratégiák, forgatókönyvek szómágiás papír hegyeiről. A különböző szakágak – közlekedés, közmű, zöldterület - ágazati elkülönülése a digitális layereken természetesen az építésszabályozási terveken belül is fellelhető. Amelyek stratégiai jelentőségű struktúráit máig nem kíséreltük meg a városépítészeti és szabályozási tervekbe integrálni. Az ily módon atomizáltan intézményesült tervezési rendszerek működtetéséből – benne a fejlesztési pénz és a fejlesztési jog merev szétválasztásából - azonban mindaddig jól meg lehet élni, amíg akad elegendő tervezési forrás a tervdokumentációs papírhegyek menetrendszerű áttervezéseire is.

Budapest és agglomerációja tervezhetőségét a fentiekén túlmenően nagymértékben gátolja az az atomizáltság, amit a 23+1 kiskirályságra osztott önkormányzati rendszer jelent. Ugyanis Tervezési törvény hiányában az Önkormányzati Törvény intézkedik például arról, hogy az építési jogokat eredeztető, és ezért mindenható szabályozási tervezés országosból települési, illetve fővárosiból kerületi hatáskörbe került. Ez által olyan átfogó metropolitan térségi problémák - mint a pesti zöldmező, a barnamezős revitalizáció, vagy a keleti kapu - váltak gyakorlatilag tervezhetetlenné, az agglomerációs terv kudarcáról nem is beszélve. Miközben pedig a továbbra is összvárosi hatáskörben tartott közlekedési ágazat stratégiai tervezése technikailag és intézményesen továbbra is elkülönült az atomizálódott területfelhasználás tervezésétől. Az ez utóbbi célt betölteni hivatott szabályozás típusú tervek - BVKSZ és FSZKT, KSZT – átfogó fővárosi struktúraterv hiányában ugyanakkor szakmailag

teljességgel alkalmatlannak bizonyultak az összvárosi közlekedési hálózat – a struktúra - távlati tervezésének az érdemi városépítészeti befolyásolására. Az alapvetően és közvetlenül ingatlanfejlesztések motiválta városszabályozás ezért – térségalkalmassági hatásvizsgálatok híján – végelláthatatlan alkalmi alkuk során, a tervtanácsokban és egyeztetéseken kimerül a fejlesztőknek tetsző, absztrakt építési paraméterek meghatározásában. A mindenkori kulcsínért felelős városdesign meg asszisztál hozzá. A tervezési intézményekben zajló horizontális érdekcsaták így természetesen nem a városi életvilág vertikumáról, a 4. dimenzióról szólnak, hanem az értelmiségi hatalomgyakorlás sajátos 5 dimenziós módozatairól. Ehhez a hazai építészet is igyekezett szakmailag - 20 év alatt - újra felzárkózni és illeszkedni.

A funkció kisemmizett dimenziói azonban nem csupán az építészeti tervezésben számítanak hiánycikknek. Mivel a liberál-kapitalista településtervezés ugyanúgy mellőzi tevékenysége során a 4. – idő – dimenziót, mint a posztmodern magasépítészet. A bürokratikus építésszabályozásban ugyanis ugyanúgy nincs intézményes helye a tér-használat 4 dimenziós összefüggéseinek – a városi Életvilágnak és Élettérnek – mint ahogy az építészet is feladta a forma-funkció-szerkezet modernista hármasságát, és az üzleti design felé fordult. Tulajdonképpen a szakma és a mindenkori mecenatúra – politobürokrácia és ingatlanspekuláció - 5. dimenziós, a tér-társadalom feje feletti kiegyezéséről van szó, amelyben a Partecipációnak és a Tér-használatnak nincs stratégiai és strukturális helye a tervezési folyamatban. Bürokrata gyökerei is ebből fakadnak.

De nyugtassuk magunkat: ennek nem feltétlenül kell így lennie. Nálunk fejlettebb tervezési demokráciákban például a közösség érdekeinek, a közjónak az intézményes tervezési képviselője piactudományi körülmények között is meg tudott valósulni. Ott, ahol a környezetalakítás legfőbb tervezési eszköze nem a szabályozási tervekben digitálisan testet öltő tervezési jogdogmatika, meg a vállalkozói haszon, hanem a közérthető, manifeszt és transzparens struktúraterv. Amelyben a fejlesztési jogok és a magántőke finanszírozási együttműködése is látható módon, nyilvánosan valósulhat meg. Mert mégis csak abszurdum, hogy a várostervezési szempontból a „kiviteli terv” funkcióját betöltő – laikus számára közérthetetlen - építésszabályozási tervek töltsék be a távlatos társadalmi-gazdasági egyeztetések szerepét. Miközben az erre hivatalból hivatott településfejlesztési „konceptiók és stratégiák” – a várostervezés „engedélyezési tervei” - viszont semmiféle érdemi és konkrét térbeli-fizikai tartalommal nem rendelkeznek. Verbális szómágiájuk csupán rövid távú ideológiai és finanszírozási célokat szolgál. Hasonlóan a területszabályozási tervek mellé rendelt ún. „társadalmi, gazdasági és környezeti hatástanulmányokhoz”. A két évtizedes, jól bevált túlélési rutin közepette a hazai városépítészeti a környezet térbeli adottságait feltárni hivatott „Térségalkalmassági hatásvizsgálattól” éppúgy óckodik, mint a közcélúfinanszírozást megalapozó, közcélú „Ingatlanfejlesztési hatástanulmánytól”. A struktúratervről meg hallani sem akar. Ezek után jogosan vetődik fel a kérdés: közjót, vagy öncélt szolgál-e hazai városépítészetiünk? Szakmaisága támaszkodik-e társadalmi legitimitásra, vagy csupán „szakszerű”, mint ahogyan „demokratikus” a politika is, amelyet oly kritikátlanul kiszolgál? A város négy dimenziójába rekedt lakótársadalom pedig mindhiába várja tér-idő viszonyainak jobbra fordulását az ötödik dimenziótól, a jog és a pénz „demokratikus” egyeduralmától. Jogos elvárás, amely vajha találkozhatna a kortárs városépítészeti és településtervezési hathatós támogatásával is. Ami elsősorban attól függ, hogy az 5. dimenzióban berendezkedő és otthonosan mozgó

építészet mikor ismeri fel a 4. dimenzió, az Élettér és Életvilág szakmai jelentőségét a 3 dimenziós tevékenysége során. Azt ugyanis, hogy a tér-idő Univerzum.

Szűkülő életterünk, az építészet

„A város végső hivatása, hogy a kozmikus és történelmi léptékű folyamatokban tudatos résztvevővé tegye az embert. A város a maga komplex és maradandó szerkezetével az ember azon képességének kibontakozását mozdítja elő, hogy ne csak értelmezze ezeket a folyamatokat, hanem aktívan, alakítóan részt is vegyen bennük. Az élet valamennyi dimenziójának - bensőséges érzelmi kapcsolatok, ésszerű kommunikáció, technikai jártasság, és mindenekelőtt drámai megjelenítés révén való megsokszorozása - ez volt a város legfőbb hivatása a történelem folyamán. Alighanem ezek biztosítják a város további fennmaradását is.” (Lewis Mumford: A város a történelemben. 1961).

A város mottóul választott zseniális definíciója páratlanul nagy ívű kultúrtörténeti elemzés végeredménye, amely az óta is csúcsteljesítménye tudománynak és „bibliája” a város alakításával foglalkozó szakmáknak. Hogy markáns értékrendben gyökerező tanulságai mégsem szolgálnak érdemi vezérfonalként mindennapi szakmai tevékenységünkhöz, azt az időközben megváltozott korszellemnek éppúgy köszönhetjük, mint annak a bennünket lépten-nyomon körülvevő hétköznapi „pogányságnak”, amellyel piaci megélhetőségünk reményében feledékenyen igyekszünk eligazodni az kompromisszumok mind sűrűbb, intézményesült erdejében. A társadalom kultúrájának térbeli meghatározottságát több ezer év világtörténelmi példáival alátámasztó kötet kiadása óta ötven, történelmi eseményekben igen gazdag év telt el, és a szerző várossal kapcsolatos, kultúrtörténetileg megalapozott borúlátása már akkor is indokolt volt. Gondoljunk csak az automobilizáció tradicionális értékrendet felforgató városi boomjára, az „iparvárosra”, vagy a tömeges lakásépítés hagyományos városszerkezetet nem kevésbé pusztító hatásaira. Nyugaton is! Az újabb városi drámák összhatása azonban csak később bontakozhat ki a városlakó közönség tudata számára. A felgyorsult idő és a táguló tér új keletű kihívásai, a fejlődés csillogó csábításai közepette óhatatlanul elhomályosul a város eredeti kozmikus, történelmi hivatása, de vele kopik a metafizikában és tektonikában történelmileg testet öltő városépítő szakmai szubsztancia is. Vajon településeink rohamosan átalakuló közléte - arculata és szerkezete - miként teszi „*tudatos résztvevővé*” ma az embert, közösséget, társadalmat, a piac vezérelte posztmodern folyamatokban? Kozmikusnak tűnő posztmodern időkben egyáltalán maradtak e még értelmezésre váró „*kozmosz és történelmi jelentőségű folyamatok*”, vagy csupán a szabadpiaci globalizáció felkínálta tereink, homlokzataink kiárusításában, felvásárlásában és lelakottságában fogyaszthatjuk téridőnket?

Az államkapitalista-államszocialista dualitás évtizedekig fennálló világrendjének globális felbomlásával a Bahaus uralta modernista értékteremtés korszaka is lezárulni látszik. Az egyetemes társadalmi feladatokra összpontosító szekularizált transzcendencia, a szociális pátosz bukásával a posztmodern korszellem a neoliberális piacgazdaság immanenciája és a fogyasztási globalizmus felé fordult. Az állami beavatkozás gyámkodásán alapuló modernizmus célratörő funkcionalizmusa és etikai megalapozottságú társadalomesztétikája a politikai eszmék időközbeni avulásával a közvádoltak padjára került és mély amnéziába süllyedt. Társadalomépítő pátoszát mára a piackonform pragmatizmus váltotta fel, amelyet az építészetben különböző divatáramlatok - technicista és organikus, urbánus és

népies, kozmopolita és regionális stíluspiaci dichotómiák – is jól jellemeznek. Az eredeti modernista problémafelvetések társadalmi aktualitását pedig elsodorta a posztmodern időszámítás, amelyben apológéta és önelégült módon már a „történelem végét” is bekonferálták. A *múltat végkép eltörölni* kívánó neoliberális újhullám globalizmusa a virtuális valóság végtelennek tűnő kiterjesztésével, elsősorban az autós mobilizációban, a telekommunikációban, informatikában és telematikában bekövetkezett technikai robbanással és a „határtalanul” kiterjesztett hedonista fogyasztással igyekszik kárpótolni a „nyitott társadalmat” „*az élet valamennyi dimenziójának, a bensőséges érzelmi kapcsolatoknak*” stb. a reális, tér-időbeli elvesztéséért. Valójában a közvetlen és bensőséges (tér) viszonyok helyett mindinkább a „*gép mítosza*” érvényesül. Gondoljunk csak a közvetlen térérzékelést kizáró-kitágító automobilizáció nyújtotta kvázi szabadságra és kényelemre, vagy a kifelé és befelé figyelést egyaránt ellehetetlenítő divatos telemobilok egyeduralmára. Az un „*nyitott társadalom*” és a piacliberalizáció végképp legyőzni látszik „*Apolló demokráciáját*”, az egykori Bauhaus szociális álmát. Azokat a többszáz éves szakralitás visszaszorításával előtérbe került ember-, társadalom- és térközpontú szakmai, értelmiségi törekvéseket, amelyek a modernista pátozban nyerték el csúcsmódjukat, de amelyek intellektuális és politikai háttére a neoliberális posztmodern agitációban gyorsan felbomlott és feledésbe merült. A mindenható szekularizáció ugyanakkor mindinkább teret enged a korlátlan hedonista fogyasztásnak, ami végül is tér-idő fogyasztásában ölt nem fenntartható módon testet. Vonzerejét és népszerűségét fokozza, hogy a virtuális szabadság rafinált technikai eszközeivel, az érzetek látszat szintjén megvalósulni látszik a régi szabadkőműves álom: az evilági örökélet illúziója a fogyasztási javak birtoklása terén csakúgy, mint a túlinformatizált tudatban. Ebben a virtuális folyamatban az érzetes térbeli összefüggések óhatatlanul háttérbe szorulnak és a társadalom perifériájára kerülnek.

Mindeközben az „ökommunizmus” szerint a városi életvilág színpadán a javak termelésében és fogyasztásában is sajátos *kizsákmányolás* folyik: vannak, akik számára valódi kulturális és ökológiai érték lehet a város, mint lakóhely, munkahely és turisztikai helyszín, és vannak, akiknek a virtuális fogyasztás élettechnológiája jut csupán kárpótlásul, *osztályrészü*, beleértve az öncélúan agyonreklámozott fogyasztási javak és az autómobilok, telemobilok tér-idő használatát is. A többség csak azért dolgozik és termel mások számára profitot, hogy a városi szolgáltatásokon keresztül virtuális szabadságot vásárolhasson magának, s abban rekreálódjon, ha tud és futja. Mindez a városszerkezeti törésvonalak mentén, látványos területi szegregációkban is markánsan kirajzolódik. A humán ökológiában mérhető egykori területi egyenlőtlenségrendszerek ismét a városi lét szociológiai alapismérveivé váltak és a globalizációval csak tovább mélyülnek. Az ökológiai státuszokban jelentkező ingatlanvagyonai különbségek, a piacliberalis társadalomban való átmenet során soha nem tapasztalt látens feszültségforrásokká válnak. Különösen ott, ahol az ezt kompenzálni hivatott értékarányos és környezetbarát ingatlanvagyon adózás demokratikus intézménye ismeretlen. Különös ellentmondás rajzolódik ki: miközben a térbeli, tárgyi vagyoni különbségek már-már a szakralizált rendi társadalmakban tapasztalt méreteket öltene, a társadalom alapeszméje - demokratikus tendenciáját tekintve - ugyanakkor szélsőségesen szekularizált formákat ölt, „hála” a kor-szellem vezérelte médiapiacnak is. Ebben a kulturökológiai ollóban vajon hogyan értékelhető a „fenntartható fejlődés” univerzális követelménye? Aligha úgy, ahogyan ezt az Európa Tanács 1999. december 22.-i városokról szóló

határozata definiálta: „*sustainable exploitation of cultural heritage*”. Hová vezet mindez, talán Brabant Brüsszelbe, az európai ingatlanspekuláció egykori fellegvárába? A posztmodernizálódó város „*maradandó szerkezete*”, a kulturális örökség fent körvonalazott „*fenntartható kizsákmányolása*” jegyében ugyanis helyet ad új keletű szuburbiáknak, hipermarketeknek, plazáknak, iroda- és lakó- és szórakoztató parkoknak, amelyekkel, a társadalmi életmód változása mellett radikálisan átrendeződnek a városi kultúra és életvilág dimenziói is. A modernizmusban preferált városi funkciókkal-szemben - mint például a társadalmi lakóhely, vagy a jóléti közösségi létesítmények - prioritást kapnak a határokon keresztül szabadon áramló Tőke fényes új otthonai, a kereskedelem, irodaház és idegenforgalom új kozmopolita funkciói, a tértermelés és -fogyasztás divatos tercier és kvaterner ágazataival. A város bonyolult foglalkoztatási, fogyasztási, reprodukciós és rekreációs térstruktúrái, valamint az ezeket összekapcsoló kommunikációs hálózatok ugyanakkor működési szempontból is minden eddiginél összetettebb, már-már áttekinthetetlen logisztikai rendszerré váltak. Ennek *életvilága* azonban elsődlegesen ingatlanpiacként jelenik meg a befektetők és developperek, műkincsként a tőzsde, múzeumként a turisták és végső soron saját „mauzóleumként” a bentlakók számára. A szűkülő városi lélettérből kiszoruló lakosság a nagyvárost övező, egyre terebélyesedő szuburbiákban keres menedéket, a belső szlőmmök, konglomerátumok pedig gettósodva bezárulnak. A város a környező zöld élőhelyek rovására, kifelé tovább agglomerálódik, befelé pedig avul, konglomerálódik és kulturálisan degenerálódik. A belső populáció megtartásáról ugyanakkor nagyszabású fesztiválok és sportarénák gondoskodnak modern sztárokkal és gladiátorokkal, *panem et circenses*. Valójában kései birodalmi jelenségről van szó: az evilági örökélet a globalizációban igyekszik legyőzni a múltékony időt, és ennek érdekében mindinkább meghódítani a teret - minél kevesebb sikerrel és több veszteséggel, annál nagyobb technikai leleménnyel és telematikai agresszivitással. A térbeli életvilágot szervező transzcendens távlati célok tételezése posztmodern korunkban pedig belevész valami ködös permanenciába.

A szocialista iparváros és a nagypaneles tömeges lakásépítés egykori hazai „modernizációs” korszakából a rendszerváltással kiemelkedő településfejlesztésünk történelmi okokból csak megkésve követhette a posztmodern világtrendeket. Az a tény, hogy rövid idő alatt kellett behoznia az „elmaradást”, csak fokozta a verseny intenzitását, átvéve a virtuális liberalizáció összes ingatag kellékét: a személygépkocsi dömpinget, a telematikát, a szuburbán lakáshitelezést és az ingatlanspekulációnak teret engedő liberális építési szabályozási törvénykezést. Nem utolsó sorban pedig a társadalmat és gazdaságot újraszabályozó posztmodern ideológiákat. A város új tercier és kvaterner funkciói ugyanakkor - az ingatlanpiaci hozamot követve - egyelőre elkerülik az ugyancsak látens kulturális és térbeli értékeket hordozó szlőmmösödő, szegregált övezeteket. Inkább a külső zöldövezetbe, vagy kultúrókológiaileg legfrekvenciáltabb belső városrészekbe telepedtek, ahol a Tőke is otthonosan érzi magát. A legnagyobb üzlet, az értékhordozó szlőmmös belső és középső városrészek, valamint a privatizációban konglomerálódott ipar negyedek funkcionális hasznosítása, rehabilitációja még alig indult be. De semmi kétség, rövid időn belül ez is be fog indulni, hiszen műszakilag és társadalmilag minél leromlottabb egy városrész, annál olcsóbban lehet majd később hozzájutni. Akkor pedig teljessé válik a neoliberais posztmodernizáció uralma településeink életvilága felett. Az ingóság falánk világa végképp bekebelezi az ingatlan életteret, ami egyúttal a szubsztanciális építészet végét is jelentheti. A

területi-társadalmi szegregáció a településhálózaton keresztül - részben a földrajzi fekvés, piaci ellátottság, részben az épülő autószeradák mentén, de különösen a budapesti agglomerációban - térségi és országos méretűvé nőtt. Fejlettségi szempontból Magyarország három részre esett szét: Pannóniára, Buda- Pestre és Hunniára. (A Lánchíd képletesen még összefogja a „részeket”) Ennek következtében a versenytársadalom radikális bevezetésével nem csak az építészeti, hanem az urbanisztikai értékrend is felbomlóban van. A kultúrtörténeti „mindenség szimbolika” helyébe az egykori tervgazdaság településhálózat-tervezését leváltó, a fejlesztési pénzek megpályázását ad-hoc megalapozó, ún. *”területi tervezés”* korszerű piackonform apológiája lépett, országos léptékűvé tágítva a globalizációt. A város mumfordi végső hivatása: *”az élet valamennyi dimenziójának drámai megjelenítése stb.”* ezért sosem volt aktuálisabb kívánalom, mint napjainkban. Különösen az olyan értékörző EU-centrális régióban, mint a Kárpát-medence, ahol a tradicionális életvilágok településformái – kultúrokológiai élőhelyek - és azok településhálózati kapcsolata mindig is jelentős társadalmi és gazdasági szerepet tölthettek be. Ugyanis a történetileg felhalmozott kultúrában megtestesült piaci értéket a város földrajzi pozícióján, történelmi szerkezetén, életminőségen és saját településük státuszán, lakóhelyük műszaki állapotán, építészeti minőségén, működésén, ellátottságán, megközelíthetőségén és ökológiai pozícióján mérik a település polgárai. Ami természetesen az ingatlanpiacon is realizálódik. A mindent átható ingatlanpiaci árak azonban, pillanatnyi spekulatív természetüknél fogva, ezen a téren nem feltétlenül mérvadók, hiszen csupán a Tőke welfare- jének és well being- jének pillanatnyi mértékéről, feelingjéről tanúskodnak. A hektikus pénzpiaci tőzsdék azonban bármely pillanatban eltéríthetik azokat a reálpiazi értékektől.

Az ingatlanpiac „áldásos” tevékenysége következtében, az életszínvonal többi dimenziójához hasonlóan, a térben is jelentős, ha nem a legjelentősebb és tartósnak bizonyuló társadalmi és vagyoni különbségek halmozódtak fel. Ami éppúgy hozzátartozik posztmodernizálódó településeink környezeti imázsához, mint fényező építészeti arculatuk. A modernizmus mélyen társadalmi elhivatottságú nagymesterei, állami rásegítéssel, éppen ezen a téren igyekeztek egykor maradandót alkotni. Például a demokratikus términimum funkcionális meghatározásában, vagy azzal, hogy a mindennapi élet mágiájává tették a napfényt, levegőt, és a minimális komfort tömeges használatát a környezetalakítás demokráciája jegyében. Az idővel politikai-technológiai dogmává merevedett és társadalompolitikai háttérét veszített funkcionista modernizmus útja aztán - betöltve hivatását? - járhatatlannak bizonyult. Alkotásai az óta, sok máshoz hasonlóan, többnyire a szakmai közmegejtés és cinikus gúnytárgyaivá váltak, élén a paneles lakóteleppel, melyek legettözése ma szakmai közhely. A közellenségnek kiképzett modernizmus elleni posztmodern kritikát azonban természetesen ideológiai, kulturális dimenziókban fogalmazták meg. Érdekes, hogy „polgárbarát” formai elemei továbbra is divatban maradtak, sőt valóságos reneszánszukat élik az irodapiacon és a lakóparkok óriásplakátokon hirdetett újjgazdag paradicsomaiban. Mindenről szól az ezoterikus szakmai vita, csak arról nem, hogy az embereket legközvetlenebbül érintő térhasználat, térfunkció és az ehhez kapcsolódó 4 dimenziós életvilág és térkultúra dolgai hogyan állnak. Posztmodern viszonyok között mindez a piaci értékítélet mindenhatóságára van bízva. Teljes a szakmai amnézia, csak a települési önkormányzat-politika testületeiben hangos az élet. Soha sem volt erősebb a csábítás, nagyobb az esély egy olyan településpolitizálás számára, amely a jobb, ha rosszabb elvől kiindulva minden valós, vagy gerjesztett városi konfliktust saját

túlélésének permanens politikai céljaira konvertálna. A politobürokrácia illetén kiteljesedése az ingatlanspekuláció gyámkodása mellett egyúttal azt is jelentené, hogy örökre búcsút mondhatnánk Lewis Mumford szépreményű kultúrtörténeti téziseinek. De vajon a posztmodern város megfelel-e a végső hivatása diktálta „*kozmosz és történelmi léptékű folyamatoknak*”, kielégítve „*az élet valamennyi dimenzióját*”? A rendszerváltás forogtatagában vajon jó irányban történt-e hazánkban a hirtelen szakmai fordulat? Ha a települések szakmai, politikai irányítóit és az ingatlanmenedzsereket kérdezzük, hivatalból eminens igen az ideológiai válasz. A versenypiacon szabadságukat visszanyert, a konjunktúrában jól prosperáló privát építészeti és urbanisztikai műhelyek ugyancsak igenelhetik a folyamatokat. A lakosság meg két választás között úgyis el van foglalva a mindennapi betevő anyagi és szellemi fogyasztásával és ott „épül”, ahol kedvezményes hitelhez juthat. Például a szuburbán zöld csapdában. Ami aztán rövid idő alatt jelzalogosított adósságcspadának is bizonyul. Független elméleti kontroll alig létezik, csak a piaci finanszírozású apologéta esztétika és ezoterikus kritika oktogonja hangos. A posztmodern téridő strukturális repedéseibe szoruló társadalmi életvilág pedig ugyancsak hallgat. Egyrészt, mert sem szakmailag, sem politikailag nem beavatott a professzionista történésekbe. Másrészt, mert kénytelen a virtuális fogyasztásban kiélni magát, élet-halál harcot folytatva a térpozícióért. Közben pedig regenerálódni próbál a telematika piac felkínálta virtuális világhálóján. Az ingóságok világában. A város térbeli-fizikai szerkezetébe rejtett kollektív kulturális üzeneteknek, a városi színielőadásnak, nincs közönségvisszhangja. Mintha a múkinccsel együtt mi is múzeumba, mauzóleumba, ill. privát kollekcióba kerültünk volna, várva a fejünk feletti, megváltó árveréseket. „*Néptelen közterek, bámulják a szobrokat*” (E.K)

Mindazonáltal soha sem volt aktuálisabb a város - mottóban felidézett - mumfordi kultúrokológiai, történetiszociológiai üzenetének a megfejtése és érvényesítése egy értetlen, a korszellem univerzális kihívásaihoz alkalmazkodni képtelen hedonista utókor számára, mint a miénk. Amelyben a lapos politológiai szócsaták, jogi furfangok, tőzsdei mérlegek és banki kamatlábak, a harsány média ingatag mutatói szerint legalábbis mind-mind előbbre valók, mint a tér fizikai szerkezetébe rejtett közösségi életvilág – kultúrokológiai élőhely, élettér – ingatlan négydimenziós összefüggései. Az életvilág rejtett térbeli dimenzióit azonban nem ok nélkül kerüli a közfigyelem. Egyrészt, mert az építészetet és a településtervezést, mint a térrel való gazdálkodást, a rendszerváltó államrezón teljes mértékben a piac felügyeletére bízta, amolyan államszocialista rendszerből levetett koncként. Liberális kapitalizmusban pedig a piacot - beleértve az ingatlanpiac rejtőzködő panamáit – elvileg sem igen illik bírálni. Másrészt, mert ezek a létező panamák, városban és vidéken, kényes összefüggésekről rántanak le a leplet, rávilágítva a hatalmon lévő politobürokrácia szoros érintettségére is. Farkastörvény, hogy rabolni szabad, ha a törvény joghézagos hálójában nem tiltja, csak ne derüljön ki mindez a tényfeltáró sajtó hiénái előtt. Nem mellékesen, országos szinten itt több ezermilliárd forintos tételről van szó. Békeidőben is tekintélyes költségvetési tétel. Ennyit ér közösségi életterünk és életvilágunk pénzbeli kivétje azoknak, akik a liberálkapitalizmusban erre szakosodtak. Nem véletlen, hogy a 100 leggazdagabb magyar között az ingatlanvállalkozók évről évre előkelő helyeken szerepelhetnek, az ingóságokkal sáfáradók pedig csak mögöttük kullognak. A dézsma azonban nem feltétlenül fejlesztési célokat szolgál, hiszen szabadon elkölthető a pénzvilág dzsungelében. Kontraszelektív természete sem a térvizonyok általános javítását, a közjót szolgálja. Annál inkább a térbeli egyenlőtlenségi olló további társadalmi nyílását, valamint a

liberálkapitalista értékrend aggresszív tematikus promócionálását életvilágunk még ettől elszigetelt, védtelenebb maradványai felé. A támadás tehát végső soron a kultúrokológiai élőhelyek ellen irányul. Ezért is rejtély, hogy a XXI. században oly divatos „zöld mozgalom” által agyonművelt környezettudatosság miatt csupán az ember és társadalom biológiai szükségleteinek a kielégítésére, a természeti-környezeti alapelemek fenyegetettségére korlátozódik, hanyagolva az ökológiában az épített környezetet társadalmi, s főként a szellemi-kulturális aspektusát? Talán azért, mert ez utóbbiban a térbeli, fizikai és a szellemi, kulturális dimenziók oly szervesen illeszkednek egymáshoz, hogy ezek együttes védelme már nem illeszthető be a liberális korszak civil praktikái közé sem. Marad tehát az ingó és ingatlan dimenziók erőszakos ökológiai és intézményes szétválasztása. A műemléknek minősített épületek védelme például kultúrpolitikai és turisztikai érdekből önmagában még megoldottnak tekinthető, igaz a települési együtteseké már kevésbé. A terület belső társadalom térbeli „védelméről” ugyanakkor az ágazatosodott politika ingatag eszközrendszerével – pénzzel, jogszabállyal, juttatással – már külön-külön gondoskodik, a piacéptelen lakótársadalomtól megtisztított terek szabad adás-vételét a jogrésekben liberalizált ingatlanpiac mindenhatóságára bízva.

A terek posztmodern „ökológiája” azonban nem feltétlenül elégíti ki a történeti korszakokban kialakult, és az óta is megcsodált szerves térbeli-társadalmi együttélés kritériumait. Életviláguk újjazdag térképlete ugyanis szinte kizárólag a hatalom és a presztizs deklarációjára, annak reklámozására irányul, hatalmi göggel elválasztva a használat valóságos minőségét a térkultúrától. Településléptékben pedig teljes anarchiát okoz azzal, hogy önző haszonérdekből a fejét tetejére állítja a települések térbeli működését, s ezzel a közösségi életteret. Konzolidált kultúrokológiai viszonyok között, amikor a térkultúra az életvilág szerves és nélkülözhetetlen része, ez elképzelhetetlen. Az ingóságokra – a pénz-, politika-, jogintézmények uralmára – alapozott társadalmakban azonban a térkultúra óhatatlanul alávetett az ingatlanpiacnak, amiből kultúrokológiai szempontból nem sok jó származik. A pénz és politika intézményesített szentszövetségének az egyeduralma alatt életvilágunk évszázados térképlete zavaros, áttekinthetetlen konglomerátummá válik. Ekkor jelenhetnek meg a posztmodern divatot majmoló építészeti medúzák, daganatok és vertikumok is településeink történeti szövetében. A két folyamat természetesen egymást feltételezi, hiszen mindkettőt közvetlenül az ingatlanspekulációs érdek motíválja. Valójában arról van szó, hogy településeink életvilága és térképlete közötti történeti koherencia megszakadt, mint ahogyan diszkontinuitás keletkezett a társadalom életében is.

A térkultúrában gyökerező életvilág szűkülő életterét mindinkább az ingóságokra alapozott újjazdag törekvések lepik el, anélkül, hogy a szó klasszikus értelmében térkultúrát teremtenének. A kirajzolódó kultúrokológiai katasztrófa következményeit pedig pénzzel, joggal, de leginkább tematikai információs forradalommal igyekeznek kárpótolni. Sajnos „sikerrel”. Mert a szakma, élén az építészettel, a degenerált posztmodern liberalizmus folyamatához csatlakozott. Eleinte ideológiailag, később egzisztenciálisan is, világszerte. Vállvetve az urbanisztikával, amely talán a modernizmusban betöltött állami funkciókért járja canossáját. A „történelem végén” azonban nincs sok ok az önfeledt ünneplésre. A mumfordi történelmi jóslat a város jövőjéről végül is teljesíthetetlennek bizonyul. Mert fennmarad, de miként és minek? Mert ökológiailag újabb, soha nem látott uralmi

formáknak adja át a helyét, amelyek tartós hatalma éppen láthatatlanságában rejlik. S ha előbukkan, hát eget ostromló felhőkarcolók tűnnek fel gomba módra, hirdetve az ígét, amelyet még az egyiptomi piramisok sem mertek nyíltan megvallani. Mindmáig archeológiai talány, hogy ég és föld között mi is történt valójában ott a sivatagban. De jövőnk titka jelenünk késlekedő feltárulkozása is. Az újabb és újabb posztmodern ideológiák - tengert lehet velük rekeszteni – ezen nem segíthetnek. Cinkos, cinikus apologéta üzeneteikkel csak a fennálló hatalmát erősítik, legitimálják. Indoklásul, hogy itt csupán a nyers piacszerzés, pénzcsinálás a tét. Ugyan miben különbözik szakmai szempontból a pártállami dresszúra a piacállami diktátumoktól? A környezetalakításban? A településszabályozás jogdogmatista bürokráciájában? A földhöz ragadt tervezési piac ádáz vetélkedéseiben? A népképviselői politobürokrácia mindent átható hatalmában? A sumák lobbyzásban? Az aktuális divat támogatta sztárépítészeti alakzatokban? Az életvilág ökológiai törvényeinek a felrúgásában? A térképletek nélküli jövőképek EU-s finanszírozásában? Az itt-ott hontalanok növekvő tömegében?

Ne legyenek illúzióink! Az államszocializmus hazánkban nem posztkapitalista feltételek között bukott meg, hanem prekapitalista előzményekkel terhelt. Ezért is csalóka a posztmodern értelmiségi kampány, hiszen csak arra szolgált, hogy lebontsa a szakmaideológiai és törvénykezési akadályokat a hazai vadkapitalizmus építése előtt. Az már a nemzetközi nyitás – EU és NATO tagság - eredménye, hogy itt is, mint mindenütt a világban a liberális kapitalizmus ütemes építésébe kezdünk. Hogy aztán az hatalmába kerítsen mindent, ami útjában áll, élőt és holtat, embert és társadalmat, tájat-települést. A megfélemezésére alkalmilag és utólag hozott törvények hatástalannak bizonyultak. A politika behódolt, a társadalom amnéziába esett. Miközben nőttön nő a vagyoni és szellemi különbség gazdag és szegény között, az építészetet is válaszütra kényszerült a mecenatúra vonatkozásában. A szakma liberálkapitalista érintettsége, különösen az aktív ingatlanpiaci szerepvállalással azonban végérvényessé kezd válni. A településtervezők ingatlan-mérnökökké, az építészek az ingatlanspekuláció udvari ideológusaivá avanzáltak. Aki pedig ezt nem vállalja fel, marginalitásba kényszerül és új formai korszellem megformálásán munkálkodik. A 3 dimenziós építészeti forma azonban önmagában – akár van mecenása, akár nincs – zsákutcának bizonyult. Ugyan miféle korszellem megnyilvánulása napjaink esztétikai kavalkádja? Érthetlenségében legfeljebb a belterjes szakmai kritika számára ad munkát, megélhetést. Mint ahogy zsákutcának bizonyult az egykori modernizmus társadalmi pátozának – Bauhaus, skandináv építészeti tradíció - vehemens posztmodern megtagadása is. Hol tartunk mindezek tudatosításában? Persze, ha a lét határozza meg a – hamis – tudatot, erre nem sok az esély. A lét törvénye pedig a bürokratikus jogszabályok és ingatlanspekulációs kalkulációk nyelvén szólítja meg szakmánkat. A sz'építészetre talán még nyílik itt-ott egyedi lehetőség, térkultúrát települési léptékben Ép-íteni azonban már tiltott dimenzióknak minősül a privát ingatlanbefektetők és developperek kiterjedt üzletkörében. Akik, az állami, közösségi szektor elhamarkodott felszámolása után szinte kizárólagos finanszírozói a térgazdálkodásnak - településfejlesztésnek és az építészetnek egyaránt. Hozam vezérelte logikájuk a távlatos térszerkezeti célkitűzéseknek nem igazán kedvez, így azok ki-kimaradoznak a fejlesztési projektekből. Ennek eredménye, hogy településtervezés a szó klasszikus értelmében nem is létezik hazánkban, csak ingatlanszabályozás. Kárpótlásul a sz'építészet megkapja azt a jogot, hogy egyedi formákba önthesse a pénz kultúráját, semmit mondó jel-alkotás ürügyén, ami általában köszönő viszonyban sincs a környező

települési szövet kultúrájával. Lewis Mumford nagy ívű történelmi elemzéséből már sajnálatos módon kimaradt a posztmodern kor bemutatása és értékelő elemzése. Nem biztos, hogy ha tehetné is, szívesen foglalkozna lehangoló attribútumaival. Mert a „gép mítoszát” egy újabb kori humanizáció helyett annál is rosszabb, a „pénz mítosza” váltotta fel. Meg az ezt kísérő, mindent elborító tervbürokrácia, agyonszínezett, talmi tér-képleteivel.

Az élesedő tervpiaci kenyércsaták azonban nem kedveznek a környezetminőségnek. Már hogyha egyáltalán elvárhatnánk a környezetminőséget a piaci tervezőktől. Mert már ettől is kezdünk elszokni. Nem csoda, hogy merkantilista korunk történeti értelemben igazán jelentős építészeti alkotásokat nem tud felmutatni. A település-és városépítészet terén még kevésbé. Az előbbit a sztárépítészet talmi divatja uralja, az utóbbinak a politobürokrácia személytelen mecenatúrája jutott. Életvilágunk térbeli fizikai kerete, épített környezetünk közösségi léttére meg ebek harmincadján. Hiába, hogy régen nem látott mennyiségben épülnek egyes helyeken fényes lakó-és irodaparkok, bevásárló- és szórakoztató központok, logisztikai raktárbázisok, ezeknek az akcióknak a települési szövetbe történő szerves illesztése csak a legritkább esetben valósulhat meg. A zöldmezős beruházásokhoz fűződő vállalkozó álmodások ugyanakkor aligha feledtetik a kiterjedt barna mezős közállapotok sanyarú sorsát, meg a magukra hagyott települési konglomerátumokat, amelyeknek az ingatlanpiacon természetesen nincs gazdája. A destruktív térbeli folyamatok szabályozása a mai piacorientált tervezési eszközökkel már ezért is lehetetlen. Annál is inkább, mert a tervezési piac egzisztenciálisan pont ennek az anarchikus közállapotnak a menedzselésére állt be, egzisztenciális lételeme ennek „szakmai” fenntartása. Az épített környezettel, a közösségi léttel, és annak kiterjedt életvilágával foglalkozó *szubsztanciális építészet* ma – elméletben és gyakorlatban - még nyomokban is csak alig fedezhető fel. Hiánya annál is égetőbb, mert voltak korok – nem is olyan rég – amikor még ez határozta meg a térbeli közállapotokat.

Amnéziába esett szakmai közéletünk azonban nem szívesen emlékezik vissza modernista gyermekkorára, az eredetileg az államkapitalizmusban fogant szociális pátozra, melynek hazai interpretálása az államszocialista paneles lakótelepekben tetőzött, igaz teljes kudarccal. Az óta lihegik túl egymást itthon is a posztmodernitás újdonsült lovagjai a mindenható versenyszféra kegyeiért. A rendszerváltással beköszönő liberális kapitalizmus azonban mindenütt a világon teljes csődöt mondott. És nem csupán a közismert politikai, pénzügyi és közellátási szférákban – lásd napjaink kiterjedt világválságát - hanem a környezetalakításban is. Ennek a korszakos jelentőségű paradigmaváltásnak a szakmai tudatosítása azonban itthon, jól felfogott érdekekből egyelőre késlekedik. A tervezési bürokrácia előszobáiban és az ingatlanpiacon mintha mi sem történt volna. A tervgyártás piacán azonban már érezhető a változás: láthatóan szűkül a megrendelések köre, éleződik a verseny. Ezzel azonban nem javul, hanem tovább romlik a minőség. A vadkapitalizmus két évtizedében rögzült liberális versenymentodikai szemléletet, a hatalmát minden politikai változás ellenére megőrző politobürokrácia ugyanis saját jól felfogott érdekében továbbra is tartósítja, hiszen ebből él. A megbízások elnyerése érdekében a tervezők továbbra is csak nekik gazsulálnak, legyen az lakópark, középület vagy településszerkezeti terv. Vagy a pénztulajdonos befektetőknek, akiknek az értékrendje térbeli dolgokban köztudomásúan egydimenziós. Ahogyan a politobürokrácia a hatalma megtartásában, stabilizálásában, úgy a befektető tőkéje

szaporításában érdekelt a környezetalakítás tervezetése során. Természetes érdek összefonódásuk a „beruházások” ügyintézésében aztán megpecsételi a jobb hiszemű építészek és településtervezők sorsát is.

A mecénatúra Janusz- arca ily módon óhatatlanul rányomja a bélyegét az építészeti alkotásokra. A háztervezésben adódó kibúvó – a divatos szakmai ezotéria fellengzős követése – azonban a terület- és településtervezésben már nem járható út. Épített környezetünk településszerkezete és arculata sokszorosan megsínyli a liberálkapitalista mecénatúra uralmát, és közösségi élete soha be nem gyógyuló tájsebeket szenved. Nem beszélve az építészeti tér életéről. Az építészeti minőség kiszorulása a tágabb települési környezetből ezért kevésbé ismert és elismert, de jellegzetes része az általános értékválságnak. Miközben ugyanis az életmódok és életformák általános és soha nem látott technológiai, informatikai kiterjesztésének lehetünk tanúi a XX-XXI. század fordulóján, életterünk ökológiai és kulturális dimenzióinak látványos visszaszorulását is tapasztalhatjuk. Életterünk végzetes beszűkülése ezért talán az építészetben érhető tetten leginkább. Még akkor is, ha a termék-piacon soha nem látott informatikai és építéstechnológiai eszközök állnak a szakma rendelkezésére. Mert a kérdés az: csak individuálisan sz’építeni, vagy emellett Építészeti eszközökkel és etikával beavatkozni a közösségi környezet egészének alakításába? A kérdés eldöntése természetesen elsődlegesen az általános értelemben vett mecénatúra egzisztenciális és tudati közállapotának az alakulásán múlik. A társadalomén, amelynek szolgálatában az építészet is eldöntheti, hogy sz’építészeti bűvészinasnak, vagy a szó általános értelmében vett kultúrmérnöknek szegődik el. Környezetünk lehangoló közállapotait tekintve ez utóbbira is lenne kereslet. Leginkább a településtervezésben, amelynek politobürokratikus közállapotai a kívánt kultúrokológiai szakszerűséget még nyomaiban sem tartalmazzák. A településtervezésben ezáltal sugallt életvilág ugyanakkor alapvetően korlátozza az építészet szakmai mozgásterét is: arculattervező bűvészinas státusba szorítva a „*mindenség szimbolikáját*”. Mert a bürokrata településtervezésnek egyáltalában nincs építészeti dimenziója. Kusza vonalaival és foltjaival – a törvény adta jogokon belül - csupán tulajdonviszonyokat, beépítési paramétereket, és legfőképpen ingatlanvállalkozási haszonkulcsokat tervez. Mindennek individuális, arculati tervezését pedig ráhagyja a társtervezésre, a mindenkori sz’építészeti divatra. Az ily módon előálló szakmai skizofrénia – településtervezés kontra építészet – aztán teljesen kiszolgáltatottá teszi a szakmát, a politikai, gazdasági és társadalmi intézményrendszerek mindent átható politobürokratikus „keresletével” szemben. Az életvilág térbeli dimenziójának a krónikus hiányával szemben teljesen közönyössé válva az építészet ezotérikus kiutakat keres, ami csak tovább mélyíti a válságot. Mivel a településtervekben megjelenő jogi, ingatlanvállalkozási és bürokratikus érdekeket megtestesítő szabályozási rászterhálók és mátrixok a legkritikább esetben eredményeznek közösségi életteret, hiszen ezek éltető ereje és végső értelme, a közösségi életvilág, mint „demokratikus megrendelő” marad ki belőlük.

A posztmodern intézményes feltételek átfogó megváltoztatásában – hiszen ez korjelenség – egyelőre aligha reménykedhetünk. Az általános hiány tudatosítása vagy a struktúraterv hazai bevezetése azonban már szakmai feladat lenne, ezt más szakmák nem végezheti el helyettünk – gondolta, miközben rájött, hogy túlságosan is elméleti vizekre tévedt. A kihívás nem volt idegen tőle, bár szívesebben tekintette magát tervezőnek, mintsem kutatónak. Mindhiába. A tervezés körül szerzett évtizedes keserű tapasztalatok vezették ugyanis kényszerűen oda, hogy a

fennállóval szemben előbb fenntartás, majd kétkedés, végül határozott ellenállás ébredjen benne. Ennek a tapasztalatnak a realizálására azonban a tervezésben – különösen közhivatali aspektusból – természetesen nem nyílhatott mód. A civil adalékként kidolgozott alternatív településtervei – Nemzeti Színház, Ferihegy, Kelenföld, Olimpia, Városház- agóra, Eszterháza – a alkotás rajzos örömei mellett azonban még több csalódást okoztak. Ezért nem szívesen, de mégis az „ellenállás melankóliáját” kellett választania: a vonalak kertjéből visszahúzódní a betűk, mondatok, fogalmak biztonságosabb világába. Persze nem a szakmai elméletalkotás igényével, hanem amolyan önéletrajzi „műleírásként”, „városregényként”, melyek tanulságai talán aktuálisak lesznek valamikor az ember és társadalom belakható térért folytatott ökológiai küzdelmében. Gazdátlanul csapongó gondolatait ezért esszében próbálta összefoglalni. Az alapul szolgáló tervrajzi anyagokat terjedelmi korlátok miatt ezúttal csak részlegesen kívánja mellékelni. Bizva abban, hogy a betűk, szavak önmagukban is hitelesnek bizonyulnak. Gondolkodjunk tehát együtt - bíztatta magát - korunk szűkülő életterének építéséről. Hátha eközben kirajzolódnak a túlélés XXI.századi esélyei és azok a tennivalók, amelyeket a napi politobürokratikus igába vetett szakmai gyakorlat nem tudhat kiizzadni számunkra. Álmodjunk sz'építészetet a településtervezés száraz, aszott világába, és viszont: képzeljük el a sztárépítészlet jövőjét kultúrmérnöki dimenziókban! Természetesen civil módon, a fennálló bürokratikus törvények és hivatalok apokrif mellőzésével! Legyenek ezek az esszék egy képzeletbeli tervpályázat alkalmi műleírásának nem hivatalos fejezetei, ahol a zsűri összetétele is szabadon választott: a politobürokrácia és az ingatlanspekuláció neoliberális szentszövetségének rabigájában sínylődő térbeli életvilág álomba zuhant civil képviselői. Egzisztencia nem lesz belőle. A szakmai szubsztancialitás sorsa pedig úgyis azon dől el, hogy civilizálódik-e az építészlet, illetve társadalmasul-e a településtervezés. Minden más posztmodern és cinkos, apologéta blabla ott, ahol tétova strómanok és öntudatra ébredő dzsentrik gründolnak körénk komprádor burzsuáziát, újkapitalista fogyasztói környezetükkel. Lehet, hogy ebben kell leélnünk további életünket, az ígéretes XXI. századot? *„Elrontottuk ezt az évezredet, de nem baj, mert itt a következő” (Európa Kiadó).* Megszédülve az elméleti távlatoktól, pályázatát – számtalan grafológiai kísérlet után – végül mégsem adta be. De kinek is, hiszen az építészek között verbális álmodozónak, az irodalmárok között vizuális mérnöknek számított. A településtervezésben az építészetet, az építészeten a településtervezést keresve nem csoda, hogy egzisztenciálisan marginalizálódott. Legyen tehát négy évtizedes személyes kudarcainak hiteles szakmai tanulsága a szűkülő életterünk, az építészetről szóló szakmai vallomás a politobürokrácia hön áhított alkonyáról. Esély és konklúzió is egyben egy élhetőbb jövő számára, ahol településeink építészete 4 dimenzióban legalább valódi életvilágként „funkcionálhatna”. Ha tetszik, ha nem a befektetőknek és developpereknek.

Az ingatlanspekuláció csapdájában

Az ingatlangazdálkodás természetesen nem szitokszó. Sőt az építészeti üzlet gyakorlatában, az újabb időkben bizonyos szempontból kulcsfogalomnak is tekinthető. Gondoljunk csak az építészeti koncepciót alapjaiban meghatározó „helyszínrajzra”, vagy az építési telek-ingatlan - helyrajzi szám mentén a településtervezés által megadott – szabályozási-beépítési paramétereinek épülettervezést elsődlegesen determináló szerepére. Az építészlet és

településtervezés kapcsolata azonban ezen a transzmissziós ponton ki is merül. Marad a rideg gazdasági valóság, a számok rejtett misztikája. Ezen túlmenően ugyanis - a szakmai törvénykezésben meghatározott szakszerűsége hivatkozva - egyik sem igyekszik beavatkozni a másik dolgába. Az építészek büszkesége, hogy a társadalom sok egyéb ingtag Alkotmány dimenziója mellett – politika, jog, adó, költségvetés, intézmények – a Ház mégiscsak Alkotás, a maradandóság szimbóluma, ingatlan műtárgy, amelynek az ingatlanpiacon is jegyzett esztétikai csereértéke van. A piaci árban megnyilvánuló csereérték azonban éppúgy tulajdonítható a telekingatlan fekvésének, elhelyezkedésének, ellátottságának és szabályozási paramétereinek, mint a rajta lévő épület funkcionális és esztétikai minőségének. A kettő – bár minőségileg külön is mozoghat – egymástól elválaszthatatlan egységet képvisel az ingatlanpiacon. Azon az ingatlanpiacon, amely – legalábbis a föld vonatkozásában – alapvetően ökológiailag korlátolt mennyiségben rendelkezésre álló javak, jószágok kereskedelmével foglalkozik. Míg azonban a meglévő ingatlanállomány „fogyasztását” szabályozó – terfgazdálkodó államokban is használatos – ingatlanpiac alkalmas közgazdasági eszköznek bizonyult, az ingatlanállomány „termelésére” specializálódott neoliberális „ingatlanfejlesztési iparág” szerepe - társadalmilag, ökológiailag, sőt közgazdaságilag is - több szempontból megkérdőjelezhető. Az ingatlanok termelésének – azaz az épített környezet alakításának - a történelem folyamán több modellje is kialakult: az archaikustól, a feudálison keresztül a kapitalistáig, köztük az államkapitalista-államszocialista intermezzóval. A jelenlegi neoliberális korszak az ingatlanfejlesztést – és ez által az építészetet is – világszerte a piac totális uralma alá helyezte. Végképp kizárva az ingatlangazdálkodás terén – lakáspolitikai, településpolitikai, környezetgazdálkodás, építészeti kultúrpolitika – az állam, önkormányzó közösség aktív stratégiai szerepét. Az ítéletet majd a történelem fogja kimondani. A figyelmeztető jelek azonban a neoliberális kapitalizmus világszerte tapasztalható társadalmi-gazdasági repedéseiben, sőt válságában már ma is éppúgy felfedezhetők, mint épített környezetünk általánosnak mondható kultúrokológiai csődjében.

Pedig a bankok, tőzsdék, zálogházak, szerencsejátékok mintájára intézményesült ingatlanspekulációs business látszólag tiszta és „törvényes” rendszere olyan logikus, hogy (csakis) önmagáért beszél. Olyannyira, hogy hazánkban, az államszocializmus válságfolyamata során előbb épült ki, mintsem a nagyhatalmú bankok, vagy a tőzsde intézményesülhettek volna (ld. Budaörs prekapitalista példáját, ahol még, szabad piac híján bonyolult jogi tranzakciók testesítették meg az árucserét). Az ingatlanpiac hazai kapitalizációjához azonban a végső lökést a „piacgátló” államszocialista törvénykezés átfogó *deregulációja*, s főként az állami, közösségi tulajdonban lévő ipari, mezőgazdasági ingatlanok gyorsított ütemű *privatizációja* adta meg. 1000 hektárok kerülhettek így, „állami ajándékként” privát kezekbe, a piacra, s ezzel együtt természetesen polgárok tízezrei váltak földönfutóvá (ld. Az óbudai „Széchenyi” hajógyár esetét az MHB bankkal). Az állam gyorsított ütemű visszavonulásában gazdátlanra vált ingatlanvagyont belakására azonban még gyorsabban sor került. Olyannyira, hogy az eminens liberális településpolitika nyomására az ingatlanfejlesztési piac mellett még a közösségi szempontból stratégiai jelentőségű víz- gáz-, energia ellátó közművek privatizációjára is sor került. Az újdonsült belföldi és/vagy külföldi ingatlantulajdonosok pedig mindenekelőtt a pénzpiacokon, tőzsdéken rendezték be szállásaikat, jól eligazodva a kamatlábak és árfolyamok sokadalom által beláthatatlan spekulációs erdejében. A *tudás és pozíció*

monopóliumból származó extraprofit pedig – csodák csodája – pár éven belül előállította a „hiányzó” magyar új burzsuáziát. Mellékesen: mecénatúrát, megrendelést és menedzsmentet is szolgáltatva az államszocialista nyűgeiből frissiben „felszabadult” hazai építészeti elitnek is. (A Júdás-pénzt majd később fizetjük meg!). Az újjgazdag feltételek között azonban az épített környezet minőségének alakulásáért többé sem az állam, sem az építészet nem felelős. Az belevész valami homályos önkormányzati gondoskodásba, amihez viszont se paripa, se fegyver. Az ingatlanfejlesztés diktál. Ennél is meghatározóbb lenne azonban az ingatlanvállalkozók felelőssége, bár ők e *közjóhoz* kapcsolódó fogalom helyett inkább a *piaci hatékonyságot* szeretik hangsúlyozni. És büszkék is rá, hogy a pénzszaporítás bajnokai, amiből aztán némi álszent környezeti jótékonykodásra is futja a „refinanszírozásban”. Az ingatlanspekuláció során akkumulálódó *extraprofitból* ugyanis még erre is jócskán telik. Annak viszont nem illik utána számolni, hogy miből is tellik?

Mert az egykori államszocialista beruházáspolitikája felbomlásával – még nyomokban sem maradt fenn – kialakult az ingatlanfejlesztési környezetalakítás régi-új intézményrendszere. Igaz, nem konszolidált békebeli államkapitalista alapjain (ld. Közmunkák Tanácsa), hanem hektikus neoliberais formákban. Ezért a XIX-XX. századtól megirigyelt stílusegységet és építészeti környezetminőséget – eklektika és modernizmus - a mai piacon hiába is keresnénk. Legfeljebb nosztalgizhatunk a posztmodernista stíluskampány alkonyán. Ezért van az, hogy valóságos műkincsként tiszteljük mindazt, amit ma már nem tudunk előállítani. Kelendő is a modern design a világcégek hazai irodapiacán. Kelendő, mint minden archaikus árucikk. Kikiáltási ára pedig sokszorososan meghaladja az új keletű prosperitásban „szolgáltató” építész amúgy sem alacsony gázsiját. Mert az újsütetű „beruházási” folyamatban nem ő az úr, hiszen az állambácsi szerepét átvette a pénz ura, a mindenható Befektető. Ő tartja a kapcsolatot a bankokkal, tőzsdékkal, árfolyamokkal. De az is lehet, hogy csak hazai stróman, aki nem is a saját pénzét, csak befolyását és kapcsolatrendszerét viszi a vásárra. Viszont a befektető a felelős az un. „kockázati tőke” hosszabb távú megtérüléséért, és ennek a kockázatnak a csökkentése érdekében – hogy azért biztosra menjen - még lobbyzni sem ártall önkormányzati és magasabb politikai szinteken. Általában nagy halra vadászik, csak Budapesten sok 100 hektárok türelmes földesura. És természetesen leginkább külföldi: spanyol, portugál, vagy izraeli. A vállalkozások tárgya is magáért beszél: van itt lebegtetve Manhattan, Lagúnaváros, Vizisínház, Casinóváros, Duna city, minden, amire nekünk pillanatnyilag és távlatosan a legnagyobb szükségünk van. A kenyércsatákban edződött hazai építészek meg gabszulálnak a kegyeikért. Azért ilyen megaláztatás még az államszocialista nagypanel korszakában sem érte szakmánkat. Mert a nagyhatalmú Befektető jobb keze nem az Építész, hanem a hétköznapi piszkos munkát lebonyolító Fejlesztő, közismertebb nevén a Developer. Az ő feladata, hogy a fejlesztést a kartellszerűen kikalkulált haszonkulcsból levezetett költségkeretek között tartsa, egyrészt a Kivitelező irányában, ahol meglehetősen szűkmarkú szokott lenni, bár a mai építéstechnológiák térben és időben csodákra képesek. Ennél bonyolultabb feladata ugyanakkor a hatóságokkal történő egyeztetés az építési-szabályozási paraméterek, főként pedig a beépítési szintterület vonatkozásában. Csereértékként alkalmi munkahelyet, utat, közművet ígér a lepukkant önkormányzatoknak. De leggyakrabban elébe megy a paraméter-csatának: az önkormányzati költségeket kímélendő, saját befektetői pénzén maga készített területének szabályozási tervét a feladatra szakosodott, gondosan kiválasztott udvari településtervezővel. Garantált az összhang. A környezetminőség már kevésbé. Sok

ezer hektárnyi területek, egész térségek (ld. Budapesti Agglomeráció) sorsa dőlt így el a dicsőséges rendszerváltás 20 éve alatt. Még mennyinek kell eldőlnie, hogy belássuk: az agyonsztárolt ingatlanfejlesztési piac, *élettereink, életvilágunk piacosítása* nem a közjó céljai által vezérelt jóléti intézmény. Hanem inkább palackból kiszabadult szellem.

Az ingatlanspekulációt azonban ezért nem lehet és kell elmarasztalni. Annyiban teszi a dolgát, amennyire azt a liberális törvénykezés engedik neki. És sokaknak „ad” munkát, másoknak pedig juttat – akár féllégálisan is - pénzt, pozíciót. Ennek ellenére jóléti államot helyettesítő rendszergazda nem vált belőle. Jobb is, mert akkor úgy járnánk, mint a liberalizált média itthon a reklámmal, vagy a liberalizált betegbiztosítás az USA-ban. Ahol már a fark csóválja a kutyát, és a mindent átható pénztermelés társadalmi – humán- és fizikai környezeti – öncél. Intő jel, hogy az amerikai modell hazai bevezetésén munkálkodó törpe párt már a múlté. Ettől azonban Polgárországnak még nem lesz új környezetpolitikája. Mint ahogyan Építésügyi és Településfejlesztési Minisztériuma (ÉTM) sincs kilátásban. Nem állami feladat. Így marad mindenünk továbbra is az ingatlanpiacokon, ebek harmincadján. Mert meggyengült, leépült demokratikus társadalmi viszonyok és zavarodott szellemi körülmények között a liberalizált ingatlanpiacok igenis hajlamosak a jogrések határain is túllépő spekulációkra. Ilyen spekulációs forrás például az Információ és a pénzügyi Szaktudás monopóliuma. Az, hogy hol, mikor és mit kell az infrastruktúra-fejlesztés reményében potenciális területeket olcsón felvásárolni „kockázati” tőkéből? Persze a sűgőknak külön jutalék jár. Különösen igaz ez a pénzügyi kockázat intézményes csökkentőire, ami költségalapról utólag elszámolható, mert végül busásan megtérülhet. Ilyen spekulációs forrás a Pozíció is, ami – a szabadpiaci verseny kizárásával. Ld. közbeszerzés (!) – könnyedén tőkésíthető. A hazai privatizáció során szinte más példával nem is találkoztunk. Minden politikus és polgármester – tisztelet a kivételnek – hozta a maga befektetőjét, azok jóléti ígérvényeivel. Harmadik ilyen meghatározó spekulációs tényező maga a Pénz is. Egyrészt, mint kényszerű jelzálogi ingatlanjáradék, amivel a rendszerváltás hajnalán könnyedén lehetett ingatlan pozícióba kerülni az eladósodott intézmény felett. (ld. Az Óbudai Hajógyári sziget „angyali” konstrukcióját). Másrészt, mint off-shore cégektől, maffiáktól adómentesen fehérre mosott kétes eredetű, befektetésre váró nagymennyiségű pénzforrás. Amennyiben a fent felsorolt spekulációs források egy kézben összpontosulnak – ez a mecénatúra ritkább esete – spekulációs Nagymonopóliumról, Kartellról van szó, amely hatalmánál fogva bedolgozóvá teheti a kizsákmányolt kívülállókat, végső esetben az önkormányzatokat, sőt magát az államot is (ld. Latin Amerika). Ha viszont a spekulációs források, mint az esetek többségében, megoszlanak, a Kapcsolati Tőke - az Információ, Pozíció, és a Pénz termékeny összekapcsolása - lép elő legfőbb spekulációs forrássá. A többi már a Grúndolás dolga. De ez is alternatív: történhet államkapitalista módon, ahol az információ és a pozíció szigorúan hatósági felügyelet alatt áll (ld. Közmunkák Tanácsa), és lehet tisztán piacliberális, ahol az információ és pozíció kevesek bennfentes privilégiuma. Ahogyan a mi rendszerváltásunk során történik ma is. Ez a vadkapitalizmus, amelynek lesújtó társadalmi és környezeti vadhajtásaira csak napjainkban kezdünk igazán rácsodálkozni, homokba dugott fejünkben. Ahelyett, hogy azt meakulpázva a fejünkre szóránánk.

A tervgazdaságok sajátossága volt, hogy egy beruházásra egy adott keret járt, és az többé-kevésbé rendelkezésre is állt a lebonyolítás során. Egyébként a kapitalista

Európai Unió is így gazdálkodik, csak még szigorúbban. Úgy tűnik azonban, hogy az ingatlanspekulációban más törvények járnak. Ott nem feltétlenül van meg a „beruházás” pénze, hanem a teljes összeget a „fejlesztés” során, a „kockázati” tőke belső hozamaival, alkalmankénti, akár évtizedes megtérülésével, a lebonyolítás szakaszai során kell kitermelni. Ez a pénzcsinálás az igazi „művészet” – a neoliberalizmus piaci etikájának non plusz ultrája. Tanuljunk tőle, hogy legalább unokáink okulhassanak sorsunk sanyarúan groteszk alakulásán itt az ezredfordulón! Mert a klasszikus kapitalista képlet szerint pénzt pénzből lehet csinálni (meg Marx szerint a munkaerő áru kizsákmányolásából származó értéktöbbletből, illetve az öko-javak kizsákmányolásából!), neoliberális divat szerint viszont akár a föld-ingatalan járadékos tőkésítéséből is. Nem is keveset. Mert olyan a haszonrátája, hogy még a bankokból is kivonja a pénzt, ezért ők is un. Befektetési alapokra spekulálnak (ld. Maharadzsza kötvény stb.). Az ingatlan-tőkésítés alapszabálya, hogy – lehetőleg kapcsolati tőke révén – végy olcsón egy nagyobb darab ingatlantestet, lehetőleg pozicionáltat! De ne add el, még ha drágább sem, hanem „fejleszd”! Mert az idő is pénz és nem csak az infláció mértékében, hanem – ingatlan business esetén – azt jóval meghaladóbb mértékben. Mert itt mégiscsak korlátoltan rendelkezésre álló, újra nem termelhető jószág iránti növekvő kereslet a tét. Azért bármi történjen időközben a területen, az a buzgó developperek munkáját dicséri. Az ingatlanspekuláció megvásárlást követő, második etapjában ilyen történés például az ingatlan beépítési potenciáljának hatóság általi törvényes rögzítése, mégpedig *településszabályozási terv* formájában. A szintterület, a beépítési százalék, épületmagasságok építési jogot keletkeztető tisztázásával de jure elhárul minden akadály az építkezés, azaz a kalkulálhatóvá tett továbbfejlesztés elől. Igen ám, de ezzel az ingatlantömb eredeti, nyomott áru értéke is többszörösére emelkedik, holott *az építési jogok monopolisztikus hatósági tőkésítésén* kívül még semmi sem történik a területen. Hogy ez alkalmilag, és zsebből mibe kerülhet a befektetőnek, azt esetenként csak a nem létező számvevőszéki vizsgálatok deríthetnék ki. Mindenesetre bevett hazai szokás a szabályozási tartalmat a fejlesztési érdekek mentén meghatározó településtervezés költségeit átvállalni a fizetésektelen önkormányzatoktól, vidéken különösen. Az építés jogi lehetősége azonban mit sem ér a műszaki-fizikai feltételek teljesülése nélkül. Út, közmű infrastruktúra kell, és az már drágább beruházás – fejlesztés – az ingatlanvásárlási és engedélyeztetési költségeknél. Abban a perspektívában azonban, hogy az infrastruktúra kiépítésével az ingatlantest értéke ismét többszörösére emelkedhet, ez is jövedelmező befektetésnek minősülhet. Már az ígérete is! Különösen, ha egy jól megszerkesztett szindikátusi szerződés alapján a befektetőnek sikerül részlegesen, vagy teljesen megosztania az infrastruktúra „közcélú” építésének a költségeit az önkormányzattal. Vagy – nagyobb horderejű műtárgy: híd, metró, közúti alagút esetén - az illetékes ágazattal, sőt akár Brüsszellel is. Építési Törvényünkben található is erre törvényi hely, az un. „Településrendezési szerződés” formájában, amit azonban közcélú gazdasági számítások – Ingatlanfejlesztési Hatástanulmány - éppúgy nem alapoznak meg a közszféra részéről, mint az ingatlanfejlesztési iparág és intézményrendszer általános jogi szabályozását sem.

Minden már megépült infra költségének, vagy ez után épülő infrastruktúra értékének a beépülése az érintett ingatlantömb értéknövekedésébe egyúttal azt is jelenti, hogy most már nem csak jogi (szabályozási), hanem *közösségi pénzürték is transzformálódik a magánhaszonként megjelenő pénztökében*. Az ingatlanfejlesztés mindenekeelőtt ezért spekuláció a javából. Ennek még piaci természetét is alapvetően

megkérdőjelezi a valódi versenypiacot kizáró, üzleti titkot hivatalból őrző, zárt szindikátusi, monopol jellege. A nem jelentéktelen közösségi rásegítéssel magáncélra akumulálódó extraprofit, vagy földjáradék nagyságrendje a föld felvásárlásának a költségéhez képest viszont már tetemes. Amiben az eredeti felvásárlási költség már többszörösen megtérülhet egy esetleges társulás, eladás, továbbértékesítés során. Amennyibe viszont az eredeti befektető csak a részleges értékesítés mellett dönt – ami történhet társvállalkozó utólagos konzorcionális bevonásával is – az ez által pótlólagosan bevonható pénzen, saját megtartott ingatlanhányadának a területén már akár ingyen is megvalósíthatja a fejlesztés negyedik etapját, a magasépítést. Mindez az épületekben a fejlesztési folyamat során felhalmozott extraprofit építészeti valóságában – stílusában és üzemeltetésében - jelenik meg. Az „ingyen” előállítható, de piacra dobható, vagy piaci bérbe adható magasépítési létesítmények (ld. Nemzeti Színház, MÚPA?) további üzleti élete - a hasznosítás - jelentheti a fejlesztés ötödik, egyben lezáró szakaszát. Az esetek többségében azonban nem játszódik le a teljes „fejlesztési” folyamat, hiszen a különböző fejlesztési etapok során keletkező földjáradék extraprofitként történő kivételére menet közben is lehetőség van. Ekkor, pl. hazai stróman vállalkozók indítják a folyamatot, melyben információs és kapcsolati tőkájük-hely/ismeret - hasznosításával, befektetésével hozzák az önkormányzatnál üzleti helyzetbe az ingatlantestet, hogy busás haszonnal tovább adják azt továbbfejlesztésre az igazi, többnyire külföldi nagy befektetőnek (ld. Kopaszi öböl). Az ingatlanfejlesztés pénzügyi, jogi és műszaki, ütemezési mozgásterének a biztosításához természetesen megfelelő nagyságrendű – több 10 hektáros – eredetileg képletes költségen tulajdonba átvett ingatlantestre van szükség, ideális esetben óriástelkes „zöldmezős” formában, ahol maximális a vállalkozó pénztermelő fejlesztési mozgásteré.

A pénzügyi-piaci optimalizációt, azaz a pénzcsinálást mindenekeelőtt szem előtt tartó ingatlanvállalkozásoktól természetesen nem várható el a közösségi célokat szolgáló építészeti, városépítési optimum. Sőt az esetek többségében az ellen dolgoznak. A monopolisztikusan zárt, szindikátusi körben kigründolt építészeti termék – telekingatlan vagy/és magas épület - valódi piacra lépése ugyanis településszerkezeti és építészeti szempontból nem feltétlenül örömmel néz. Egyrészt mert struktúrájukra és arculatukra van írva, hogy milyen folyamatot is szolgálnak, különösen településszerkezeti szempontból. Másrészt, mert maga a „fejlesztési” folyamat is földtőke felélő, kiuzsorázó, miközben a hiányosan rendelkezésre álló települési infrastruktúra-fejlesztés közösségi forrásait is elszívja, saját pénzügyi forrásként kezelve azt is. Kell a színház, csak nem ott, csak nem ilyen. Kell az ingatlanfejlesztés, csak nem ott, csak nem olyan nagyságrendben, struktúrában. Főként pedig nem olyan funkciókkal (ld. Casinó város az Óbudai Hajógyári szigetre, vagy Manhattan-Lagúnaváros Csepelnek, vagy az üvegkalitka irodaház boom). De a krónikus hiánygazdálkodással sújtott közösségi infrastruktúrafejlesztési szektor számára is távlatosan hiányoznak majd azok a fejlesztési, fenntartási források (út, vas-út, közmű), amelyek értékét az ügyesebb developperek a saját ingatlanuk „fejlesztésébe” konvertálnak a szindikátusi pénzcsinálási folyamat fenntartása, és a „termék” sikeres piacra vitele érdekében. Az építészeti „ingatlantermék”, végső formájában tulajdonképpen a közösség jogi (szabályozás) és finanszírozási (infrastruktúra) erőfeszítéseinek a privát szindikátusi folyamatokon keresztül történő elsajátítását reprezentálja, még akkor is, ha jobb spekulációs esetben maga a befektető is belenyúl adományokért a zsebébe. Ha ott egyáltalán talál valamit. Ez

nem piac, ez monopolista szindikátus és kartell. Hiába hivatkoznak itt közgazda oldalról rezignáltan a „piac” törvényének megkerülhetetlen érvényesülésére. Vagy az építészet részéről az épített környezet kortárs kapitalista „korszellemére”. Ahogyan az ingatlanfejlesztés is csak a nyers tőkefelhalmozó pénzgyártás eszköze, úgy szakmapolitikailag az egész szindikátusi folyamat arra fut ki, hogy az épített környezet fenntartásáért, és fejlesztéséért felelős közösségi intézményeket – állam, önkormányzatok – folyamatosan megfossa stratégiai infrafejlesztési forrásaitól. És így végső fokon a közcélú politikai mozgásterétől, történeti-társadalmi funkciójától. Sőt, hatása a választási körzetek pontvadászatán keresztül még a ciklikus politikai csatározásokat is befolyásolhatja. Ezt jelenti valójában az újgazdag neoliberais mecenatúra „politikai” hatalomátvétele, amivel az építészeknek, közgazdáknek éppúgy tisztában kell lenni, mint a településtervezőknek és politikusoknak. Hogy végre - amolyan kultúrmérnökökként is - szakmapolitikailag megalapozott stratégiai választ adhassanak piaciberalizált korunk szétzilált környezeti kihívásaira. Mert nagy a tét: nem kevesebb, mint épített és társadalmi-gazdaság környezetünk életvilágának, kultúrokológiájának választási ciklusokon átívelő, távlatos jövője.

Az ingatlantestek közösségi építésszabályozása, infrastruktúrával történő ellátása üzleti értelemben nem más, mint a privát ingatlanfejlesztés jogi és műszaki oldalról történő feltőkésítése. Az így keletkező „termék” ingatlanpiacra vitele – legyen az egy utakkal, közművel már ellátott telek, vagy impozáns magasépület - ugyanakkor azt is jelenti, hogy a *termék piaci árában a közszférától kisajátított tőke válik magánvagyonná*. Az építészeti, településszerkezeti kínálatnak ez a piaci sajátossága arculati, de funkcionális szempontból ennél jelentősebb környezeti problémáknak is az előidézője, hiszen alapvetően pénzszaporítási, hozamnövelési célokat szolgál és agresszív közömbösséget mutat a városszerkezet valóságos életvilága iránt. A közösségi (nembeli) kereslet szükségleteinek kiegyensúlyozott és általános kínálata helyett alapvetően individuális (partikuláris) túlkínálatot erőszakol rá az ingatlanpiacra (ld. Bevásárló központok, iroda- és lakóparkok boomja) a haszonkulcsok maximalizálásának kiterjedt „fejlesztői” folyamatában. Műszaki és költségvetési szempontból különösen fájó a közösség által egészben, vagy részben finanszírozott *infrastruktúra értéknövelő hatásának magáncélú tőkésítése*. Ami egyben az ingatlanspekulációs fejlesztési folyamat pénzügyi súlypontjának stratégiai jelentőségű központi mozzanata. Műszakilag azért, mert a településszerkezeten belül, térben és időben nem feltétlenül illeszkedő kényszeres infrastruktúra-fejlesztéseket generál. (ld. 5-ös Metró). Eltérvve a településfejlesztésre váró tömeges feladatokról a pénz hatalmának kiszolgáltatott szegény önkormányzatokat, választási körzeteket. Költségvetési szempontból azért, mert a „fejlesztési” folyamat saját kizárólagos céljai megvalósítására nyeli el azt az extraprofitot, amit normális esetben közmunkákra lehetne fordítani, de ami az ingatlanfejlesztési folyamat során a jogi-építésszabályozási és az infrastruktúra fejlesztési szakaszokban a terület privátin kisajátított földjradékában keletkezik. Azokat a forrásokat, amelyekkel a hiánygazdálkodással bajlódó önkormányzatok a hozamok visszaforgatásával saját erőből – pl. érték-többlet adó, tranzakciós adó, ingatlanvagyon adó - is közösségi irányítás alá tudnák vonni a településfejlesztés közmunkáit. Az önkormányzatoknak viszont – tengernyi teendőikkel – csak púp lenne a hátukra egy ingatlanfejlesztési üzletág. Ehelyett korporatív modell érvényesül: a befektetők – felismerve a közjogi helyzet jogréseit – vonják be amolyan konzorciális „csendes társnak” alkalmazva az önkormányzatokat szindikátusaikba. Vagy egyszerűen hatékonyan lobbyznak a polgármesteri és főépítési előszobákban. Az itt kialakuló alkuhelyzetek végső

kimenetele nem lehet kétséges: a pénz diktál, a jog alkudozik és gazsulál, a szakma szolgál. A föld pedig, mint az Életvilág otthona, élettere, aminek végül is a sorsára megy a játék, mély piac-semlegességgel hallgat. Krónikus forráshiányában csak egyre várja a megváltást ígérő infrastruktúrafejlesztést. Talán, ha Brüsszel besegít majd a Metró-építés mellett a felfüggesztett többi nagyprojektünkbe is, ahol már a kofinanszírozási hányadot is alig tudjuk fedezni!

Nálunk szerencsésebb nyugati tervdemokráciákban valószínűleg már megoldottak ezek a kérdéseket. Például azzal, hogy már alaphelyzetben meg van adóztatva az adott ingatlan - egyedi és nem újjátermelhető település- és térszerkezeti pozíciójából fakadó, piaci értékével arányos - földjára. Az értékarányos ingatlanvagyoni adó tőlünk nyugatra közismert és általánosan bevett, többnyire a települési önkormányzatok büdzsáját gyarapítja adónem. Olyannyira, hogy Kanadában például esetenként a helyi önkormányzatok teljes bevételének a 60 % -át is kiteheti, amiből telik bőven oktatás- és szociálpolitikára is. Ezt az adóbevételt, ami becslések szerint országosan 5-10000 milliárd forintot is kitehetne évente a fejlődés jelenlegi stádiumában itthon például célszerűen akár adósságcsökkentésre is lehetne fordítani, vagy megosztva az állam és az önkormányzatok között az elmaradott infrastruktúra fejlesztésére is (ld. közmű olló, közutak, vas-utak hiánya). Ami által a közösség - a jogi pozíció mellett – pénzügyi alkupozícióba is kerülhetne a felbukkanó ingatlanfejlesztőkkel szemben. Az ökológiai szempontokból teljesen méltányos, de politikailag kényes „öko adónem” beillesztése az adózás hazai rendszerébe ugyanakkor megoldható úgy is, hogy ne jelentse újabb lakossági adóterhet. Mert a munka, az árucseré és a tőke ingóságainak a megadóztatása mellett – azok arányos csökkentésével - óhatatlanul helyet kell szorítani a korlátozottan rendelkezésre álló, és így folyamatosan dráguló öko-forrásokból, a föld-ingatlanokból származó földjára megadóztatásának is. Ez lehet tisztán önkormányzati, de lehet állam és önkormányzatok között megosztott adóbevétel is, lehetőleg progresszív formában. Ezáltal pedig - a helyi demokrácia gazdasági megalapozásával - a lakosságot, mint helyi adófizető polgárságot egyúttal anyagilag közvetlenül tehetnénk érintetté és érdekeltté a saját ön-kormányzata tevékenységének közvetlen ellenőrzésében és felügyeletében a jelenlegi, kizárólag politikai kommunikációra alapozott PR-örülettel szemben. Csakis így válhatna a helyi ön-kormányzat érdemi „gazdálkodó demokráciává”: Ebben a perspektívában természetesen újragondolandó az un.”iparűzési adó” is, mint legfőbb helyi bevétel további sorsa is. Mert ennek az adónemnek a fenntartása településfejlesztési szempontból előnyösnek mondható ugyan – folyamatos és stabil adóbevétel, munkahelyek teremtése – településszerkezeti szempontból viszont esetenként katasztrofális adózatlan ingatlanspekulációra ösztönöz (ld. Budaörs, Szuburbia). Óhatatlanul felmerül tehát magának az ingatlanfejlesztési folyamatba épített ingatlanspekulációs extraprofit méltányos megadóztatásának a kérdése is. Erre alkalmas forma az un. „értéknövekedési – betterment típusú – adó” lehetne. Amelyet az ingatlanfejlesztési láncolat egyes stádiumaiba, kézenfekvően a szabályozás, illetve az infrastruktúra építés, hasznosítás során vethetne ki a közösség, az önkormányzat, vagy az állam a teljes folyamat egy, vagy több befektetőjére. Több, illetve változó főszereplők esetén e helyett, a területen belüli tulajdonosi és vállalkozói váltások lekövetésére, német mintára, az un. "tranzakciós adót" lehetne alkalmazni. A privát- és a közsféra terheinek megosztását célzó egyetlen haza törvényi hely, az Építési Törvény egyéb jogintézményeinek a keretén belül található un. „Településrendezési szerződés” – „Ingatlanfejlesztési hatástanulmány” hiányában - azonban egyelőre csak naiv és

laikus piacbarát szakmai kísérlet arra, hogy az ingatlanpiacon elszabadult spekulációs törekvéseket megregulázza. Lokális, eseti jellegénél fogva érdemi ingatlanadó törvények hiányát nem orvosolja, és intézményi megalapozatlanságánál fogva ráadásul – akár alkalmazzák, akár nem - még a lokális ingatlanspekulációs korrupció melegágya is lehet. Ráadásul eseteire nem készül a közszféra érdekeit és szempontjait számszakilag is képviselő „Ingatlanfejlesztési hatástanulmány” sem.

Ezek tipikus eseteit az olvasó utólagos engedélye nélkül itt tovább nem ismertetnénk. Hosszú a sor. Hiszen a Budaörsi medence 80-as évek derekán kezdődött kampányszerű beépítése, a megbuktatott EX-L'EXPO/96 helyszíneinek manipulált kiválasztásán át a Budapesti Agglomerációs gyűrű – Budakeszitől Ferihegyig lakó- és ipari parkokkal történő - erőltetett beépítéséig tart, markánsan kirajzolva a hazai ingatlanspekuláció válfajainak számszaki és környezeti erővonalait. Hogy frissebb budapesti példákat is említsünk: itt van a közelmúltban tervezés alatt álló 2020-as budapesti olimpia esete a csepeli Manhattannal és Lagúna várossal, ahol a lebegtetett 5-ös Metró volt a meghatározó értéknövelő tényező. Vagy az Etele tér és környéke esete a bevásárló központtal, illetve a szomszédos Kopaszi gát strómanolása, markánsan kirajzolva az ingatlanspekulációt közösségi célokra alkalmazó *Fejlesztési Társaságok* megalakításának krónikus hiányát, késleltetését, a kézen-közön magánzsebekbe kiközvetített *sok százmilliárdos ingatlanvagon* pótolhatatlan közcélú veszteségeivel. Amin például infrastruktúrát is lehetett volna építeni, ld. Metró,1-es villamos, utak, vas-utak! Nem véletlen tehát, hogy az utóbbi esetet már az ügyészség is vizsgálja. Mint ahogy a sukorói Casinó város 1,5 milliárdos projectje is erre a sorsra jutott, de nem vár jobb sors a csődbe jutott Hajógyári sziget Casino városára sem. Pedig építészeti minőséget és munkahelyeket fennhangon ígértek. Településszerkezetileg viszont inkább anarchiát. De megzabolázható-e az ingatlanvállalkozási boom csupán szakmai-építésszabályozási eszközökkel? Van-e egyáltalán politikai szándék erre? A büntető jogunk úgy néz ki, felkészült már a küzdelemre. Ebből azonban csak populista hírérték származhat a permanens választási kampányok ideológiai feltöltésére, hasznosítható fizikai fejlesztési forrás aligha Vagy újfajta – paradigmaticus - jogi és pénzügyi szabályozásra is szükség lesz a legmagasabb törvényhelyi szinten akár az életvilág túlélésére? A hazai liberál-kapitalizmusba 20 év alatt magát otthonosan befészkelő ,ingatlanfejlesztésre specifikálódott, hangadó komprádor, dzsentry és stróman rétegek számára azonban mi sem ellenszenvesebb annál, mint egy ilyen törvénycsomag, vagy éppen egy lehetséges olimpiai nagyprojekt, hiszen akkor transzparens és manifeszt módon lehet csak játszani a politobürokratikus póker játszmat – lévén, hogy a TV-k élő adásban közvetítik, és még az is előfordulhat, hogy „pénz az ablakban”.

Pedig a lehetséges és égetően szükséges közmunkákban testet öltő infrastruktúra fejlesztés a maga évtizedeken átívelő és ezermilliárdokat megmozgató reálgazdaság élénkítő hatása úgy kell tartós válságba jutott gazdaságunknak, mint egy falat kenyér az éhezőknek. Egyúttal eltérítve a bankokban felhalmozott pénztőkét az infláció, a pénzügyi spekuláció, a politikai és média manipuláció, a háborúk és a felpörgetett túlfogyasztás tovább fenntarthatatlan finanszírozásától. Igen, a gazdasági válságból való reális kilábalás egyik meghatározó eszköze lehetne Magyarországon és szerte Európában a stratégiai közmunkák refinanszírozása, munkahelyeket, fogyasztási- és így adóbevételt növelve, miközben az infrastruktúra vonalak menti lepusztult, alulhasznosított területek építési célú hasznosítása is további munkahely- és

adóbevétel növelő szerepet tölthetnének be, Egyúttal biztosítva a méltányos profit bevételt az ingatlanfejlesztők számára is. Igen, a mélyülő gazdasági-pénzügyi világválságban a Lechmann bankháztól az EU Bizottságig terjedő nemzetközi tőkefolyamatok recirkulációjának paradigmaticus megújulására, helyenként radikális megváltoztatására lesz szükség ahhoz, hogy érdemes és lehetséges legyen újra egyre szűkülő épített és természetes környezetünkben élni. És benne megélni egyéni és közösségi Életvilágunkat. Ebben a folyamatban válhatnak szerény, de nem mellőzhető főszereplők újra az épített környezet alkotásának (és Alkotmányának) szolid, de ambiciózus munkásai, a városépítésszek és kultúrmérnökök, akiknek jelenlegi „deviza válsága” már-már teljesen ellehetetleníti az elmúlt etapokban jobb napokat és korszakokat megélt professziót is. De készen áll-e a kompromisszumra az ingatlanfejlesztés hatalmi pozícióhoz szokott professziója? Főként pedig felkészültek-e a digitalizált bürokratikus tervezési folyamatokon nevelkedett újabb építészgenerációk?

Struktúraterv nélkül nem megy

Ezért a felvállalt cél felől, participatív, személyes oldalról célszerű megvilágítani a laikus társadalom számára kivételezett pozícióban lévő szakmánk, 20 éve égető - és mindinkább a feledés homályos misztifikáció-ködébe vesző - módszertani kérdéseit. És ha tetszik: egy eljövendő bölcsőbb törvényhozás számára is. A hivatalok politobürokratikus útvesztőinek napi rutinjából és az ingatlanspekulációs csatamezőkről tehát - az ott szerzett bőséges tapasztalatok birtokában - térjünk át mondanivalónk valódi, velősebb tartalmára: a Struktúratervre. Ami a ma oly divatos Public-Private Partnerség (PPP) és a Partecipáció (4P) egyik megkerülhetetlen szakmai-tervi kerete is lehetne akár. Mivel a fejlett nyugati tervezési demokráciákban bevett, nálunk évtizedek óta sajnálatosan mellőzött tervfajtáról van szó, érdemes a kérdéskörnél kissé elidőzni. Mert a Struktúraterv hangsúlyozza térbelisége, szakmai-társadalmi nyilvánosságot alapvetően biztosító tervfajtaként - okkal, vagy ok nélkül - eddig sem a tervgazdálkodásban, sem az elmúlt 20 év alatt sehogy sem tudott eljutni hazánkban a törvényi kodifikáció szintjére. Ennek a tervi-politikai döntés-előkészítési formának a hiánya mellékesen a legkülönbözőbb szintű tervtanácsok bürokratikus munkáját éppúgy megnehezíti, mint a befektetőkkel, fejlesztőkkel történő áttekinthetőbb szakmapolitikai egyeztetéseket, a parttalan lakossági fórumokról nem is beszélve. A közeljövő miniszteriális, vagy parlamenti szintű törvényi kodifikációjának optimista reményében (Tervezési törvény) érdemes előzetesen is összefoglalni a nem létező Struktúraterv, mint olyan legfőbb lehetséges jellemzőit és funkcióit. Mert a hazai gyakorlatban ismeretlen, és tudatosan háttérbe szorított tervfajta bevezetésével kapcsolatban már nagyon sürges az idő. A nyomasztó környezeti kihívások a tervezési módszerek tekintetében ugyanis itthon is szükségessé teszik innovatív módszerek alkalmazását. A rendkívüli feladat a rendszerváltás során ezen a téren is újszerű módszertani eszközök alkalmazását követelte volna meg a várostervezés 5. dimenziójában. Ugyanis a Struktúraterv és a bűvös 3S – Stratégia, Struktúra, Scenário – ma már elválaszthatatlannak tűnnek egymástól. Pont ez által válhatna maga a társadalmi részvétel, a Partecipáció is - a Struktúraterven belül- megkerülhetetlen, szerves részévé a ma divatos és levitézlett PPP konstrukciónak (4P). Meggyőződésünk, hogy a 3S+4P tervezési konstrukció távlatra mutató áttörést jelenthetne a tervezés hatékony társadalmasításában a piacgazdaság elkövetkező, konszolidáltabb korszakára, korszerűsítve egyúttal az elbürokratizálódott konzervatív „public” szféra politobürokratikus menedzseri

szervezetét és szellemét is. Ami mindig is archimedesi pontja volt a szakmának, de politikai értelemben egész Magyarországnak is, ezért ma is politikai tabunak számít. A történelmileg öröklött Gordius Hungaricust azonban - Olimpia ide, Világkiállítás oda - előbb-utóbb úgyis ki kell bogozni. Miközben természetesen, módszertani szempontból is újabb, ezúttal gyakorlati érveket is gyűjthettünk a Struktúratervezés hazai bevezetése törvényi kodifikációjának szükségessége mellett, amelyeket, pontokba szedve az alábbiakban foglalunk össze:

- A struktúratervezési folyamatban véget kell vetni a különböző tervezési szakágak – különösen a közlekedéstervezés és a városrendezés, építészet – végső soron ingatlanspekulációban intézményesült káros és bénító ágazati széttagoaltságának, belső szakmai érdekkonfliktusának és a konzerválódott szemléletszakadásnak. Amelyben egy településen, egy térképen belül sem nem tudja az egyik „szakág”, hogy mit csinál a másik. Még akkor is, ha ez a széttagoaltság az építési-rendezési jogok és a fejlesztési jogok intézményes területi elkülönültségén alapul. Gondoljunk csak a települési, kerületi szintekre delegált, mindenható építési jogok, és a magasabb – országos, megyei és fővárosi - szinten érvényesülő infrastruktúra-fejlesztési jogok nap, mint nap tapasztalható ellentmondására. Akkor hogyan harmonizáljanak strukturális tartalmaik egyazon komplex térképen egymással? Mellesleg ezért nem készülhet un.”fejlesztési” térkép, Struktúraterv sem. Ezért például alkalmas digitális térképek híján, „olimpiai” mintatervi alaptérkép gyanánt kényszerűen a Chartográfia közhasznú, 1:20000-es léptékű autós atlaszát, illetve a Google légifelvételeit használhattuk csak fel analóg, szabadkézi módszer alkalmazásával. A digitális korszakban kezdetlegesnek számító eljárás miatt, eredményét tekintve azonban sem metodikai, sem tartalmi szempontból nincs mit szégyenkezni. Ugyanis a térképen tussal, ceruzával, majd a valóságban is megtett gyalogséták során egyidejűleg és in vivo fedezhettük fel Fővárosunk - öröklött konglomerációs struktúráján belül is megnyilvánuló - páratlan csodáját Különbö az időbeni ütemezés tekintetében is teljes a szakágak között az anarchia. Mindezt csak tovább mélyíti, hogy a közsféra krónikus infrastruktúra-fejlesztési forráshiánya is nagyfokú egyensúlyzavart konzervál a várostesten belül. A hatékonyság növelése érdekében sürgető szükség van a közlekedési vonalas létesítmények és a településtervezési területi létesítmények tervezési szinkronjának a biztosítására, egy közös fejlesztési térképen történő megjelenítésére a döntéshozók számára áttekinthető, transzparens és manifeszt módon. Célszerűen „Társérgalkalmassági hatástanulmány”, illetve „Szabályozási prekonceptió” formájában”. A közlekedéstervezés nélkül ráfejlesztett akcióterület ugyanis éppoly abszurdum, mint az akcióterületi adottságokat figyelmen kívül hagyó közlekedéstervezés. Különösen akkor, ha figyelembe vesszük, hogy az infrastruktúrafejlesztés tulajdonképpen a legnagyobb szabású, esetenként sok százmilliárdos tervezett térképi-területi leosztása – allokációja – a strukturális közpénzeknek. Ennek gazdasági és társadalmi kontrollja és tervezési hatékonysága a szakágakra szabdalt bürokratikus tervezési rendszerünkben ma nem biztosított.
- A Struktúraterv komplexitásánál és térbeli 4 dimenziós jellegénél fogva az áttekinthetést biztosítja a bürokratikus folyamatokban. Az üzleti-hivatali titoktartás bástyái mögött zajló tranzakciók belső adatai, összefüggései ugyanis a Publikum és a Laikus közszereplők számára szakmailag áttekinthetetlenek.

Ugyanakkor az érdemi társadalmi részvétel, a Partecipáció figyelme sem szorítkozhat külön-külön a fejlesztési szakágazatokra – az infrastruktúrára, az ingatlantömbre, utakra, beépítési paraméterekre, zöldterületekre és épületekre. A városlakók számára ugyanis ezek a professzionális tervezési elemek a valóságban egységes környezetté – városi életvilággá és komplex városüzemeltetéssé - állnak össze. Struktúraterv nélkül azonban – a jelenleg áttekinthetetlen szabályozási tervfajták, fejlesztési koncepciók és IVS-ek közepette - ennek a környezeti egységnek az integrált érdekeit az erősödő civil mozgalmak az intézményesített participációban jobb esetben is csak felszínesen képviselhetik. A hivatalból kiszervezett ún. "lakossági fórumok" hatékonyságáról nem is beszélve. Miközben ugyanis a „népek” rendre csak „demokratikusan” veszekednek a koncon – több zöldet, kerékpárutat, tisztább levegőt, parkot, és virágos környezetet követelve - a fejlesztők képviselőjében eljáró településpolitikus közszereplők mosolyognak a markukba. Hiszen mindeközben „pénz az ablakban”. És ott is marad, amíg az ezt kontroll alatt tartható Struktúraterv, ki tudja meddig még, „persona non grata” a hazai tervezési rendszerünkben.

- A Struktúratervezésben szakítani kell a merev és kizárólagos – piacilag röghöz kötött és másik oldalról építészetileg parttalanulálmodozó – technokrata szemlélet öröklött egyeduralmával, előnyben részesítve a 4 dimenziós komplex és életszerű stratégiai gondolkodást. Ami, például a tervezési Prioritások kidolgozásával és azok nyílt kommunikációjával az előtervezések során - a Partecipációval karöltve - elősegítheti a Public és a Private szférák számára is a távlatos áttekintést. Ezért a településszabályozás „kiviteli terve” mellett – a magasépítéshez hasonlóan - a településstervezésben is alkalmazni kell az „engedélyezési tervezés” egyeztetési-döntéshozói műfaját, célszerűen struktúratervezési formában. Ehhez a nyilvánosság bevonására természetesen alkalmazni kell a Scenáriók (Forgatókönyvek) módszerét is, amely a mindenkori kimerevített állapotterv ellentettjeként, közérthetően rögzítheti egy-egy stratégiai elem időbeli megvalósulásának reális és alternatív folyamatát. A Stratégia, mint cél-eszközrendszer (S), és a Scenárió, mint időbeli megvalósítás (S) közötti tér-idő léptékben – térségalkalmassági hatástanulmányokkal és szabályozási prekonceptiókkal - természetesen a Struktúratervnek (S) kell megteremteni a folyamatos szakmai kapcsolatot (3S). Ezáltal tervezéstechnikailag is biztosítva a laikus társadalom permanens részvételét, és átlátását is a jelenleg mérnöki-közgazda szaktudásban technokrata módon privilegizált és PR kommunikációs szómagiában „humánként” és „kulturális” dimenzióként misztifikált, és az ingatlanpiacokon áruba bocsátott, közszféra-magánszféra közötti politobürokratikus érdekszövevényben.
- A Struktúratervnek az áttekinthetőség által szolgálnia kell a mindenkori költséghatékonyságot is. Ezeknek a kor-szerű tervezési elemeknek az

együttes alkalmazása ugyanis nem csupán az infrastruktúrafejlesztés átlag feletti költségessége miatt elengedhetetlen (műszaki-gazdaságossági-társadalmi felelősség), hanem azért is, mert –az üzleti szféra számára legalábbis köztudottan – az egyes ingatlantömbök, sőt egész várostérségek használati értékének és piaci értéknövekedésének is legfőbb alakítója maga az infrastruktúra-fejlesztésében realizálódó közpénzbefektetés. Ezért nem mindegy, hogy ezen az extraprofiton kik, és milyen módon osztoznak, például egy adott lokális PPP konstrukción belül, vagy egy adott Településrendezési Szerződés alkalmi konstrukciójában. Hatékony társadalmi részvétel nélkül – PPP+P=4P – és az ezt elősegítő korszerű Stratégiai Struktúratervek nyilvános forgatókönyvei (Scenáriók) - 3S! – hiányában itt csak egy fejlesztési „ZRT”-ben elhíresült - települési struktúrákat bomlasztó, életvilágot és élettereket leépítő, közpénzt faló, a közpénzeket privát szférákba csatornázó - ingatlanspekuláció káros folyamata mélyülhet el, a települési politobürokrácia hathatós rásegítésével. Az elmúlt 20 rendszerváltó év szakmai tapasztalatait röviden summázva ugyanakkor sajnálattal kell kijelenteni, hogy a város (és az agglomeráció) tervezése során a településépítészeti és a közlekedéstervezési technokrácia egyáltalán nem vitézkedett szakszerűségben és költséghatékonyságban. Ellenkezőleg, leginkább a politobürokrácia technokrata jobbkezeként – hol ingatlanmérnöki, hol ideológusi, sz’építészeti minőségében - a Várost és az Agglomerációt elfoglaló spekulatív nagytőke nélkülözhetetlen szálláscsinálóivá váltak. Ezáltal a szakmapolitikát és a szakmai törvénykezést is eluraló „megélhetési” attitűd vált napjaink meghatározó szakmai értékrendjévé, melynek tervdokumentációi és térbeli-fizikai „alkotásai” – tisztelet a kivételnek - aligha állják majd meg az idők próbáját. Viszont „maastrichti” tőke fekszik bennük! Meg két, totális liberalizációban elszalasztott évtizedünk.

- 3./ A Struktúratervben szakítani kell az újonnan alakuló PPP-k alkalmi szindikátusokban, fejlesztési társaságokban, településrendezési szerződésekben elkülönülő zártkörű elszigeteltségével – „ZRT” jelenség! – valamint az ebből következő, érdemi Partecipációtól való elzárkózásával. Amennyiben ugyanis egy zöldmezős, vagy rehabilitációs terv, netán egy olyan komplex nagyprojekt, mint például az Olimpia stratégiája nem rendelkezik léptékarányos Struktúratervvel és alternatív Scenáriókkal - csak lebegtetett, homályosan körvonalazott IVS Stratégiák hangzatos PR szólamaival - mindig fennáll annak veszélye, hogy a társadalmi nyilvánosság (P) kiszorításával a Public és Private szektorok közötti Partnerséget szakmapolitikai-fejlesztői lobbik felszín alatti dominanciája uralja el. Ami egyben a politobürokratikus ingatlanspekuláció melegágya. Kérdés például, hogy ki, mi és hogyan dönti el egy-egy közpénzből finanszírozott makro-infrastruktúra-létesítmény - híd, közút, kötött pálya - városon belüli vonalvezetését és ütemezését? Vagy ez csak technokrata ágazati kérdés? A város, civilekkel is egyeztetendő távlati érdekei - amit egy Struktúraterv

tárhatna fel - avagy a mindenkori politobürokráciával alkalmi „partnerségre” szövetkező ingatlanfejlesztő lobbik gazdasági-politikai nyomása? (Ld. a 4-es Metró Fehérvári úti megállójának az esetét a 3-as szintterülettel újjáépülő Skála Rt.-vel!). De a várostesten belül egymástól elszigetelten és szervesen szerveződő PPP-k esetében – különösen, ha az infrastruktúrafejlesztési szakág a területszabályozási szakágtól ágazatilag is mereven elkülönül – lokális szinteken még az üzleti ingatlanspekulációra rátelepülő korrumpív politikai spekuláció is elképzelhető. Utólag arra tekerve például a fejlesztési infrastruktúra vonalakat, amerre a tekintélyes profittal kecsegtető jelentősebb ingatlanvállalkozások és PPP-k „telephelyei” a privatizáció során jó előre rátelepültek (üzleti lobby-nyomás). Az ebből kiemelhető tetemes extraprofit pedig elillanhat például a pártpolitikai pénzmosások misztifikált homályában. Az e fajta lehetséges politikai és magánspekulációs összefonódásoknak azonban - különösen választási ciklusváltások idején – semmi köze az eredeti PPP gondolathoz. Amit nyugaton is a krónikus közpénz hiány enyhítése, illetve a terhek és az előnyök méltányosabb megoszlása vezérelt. Annak ugyanis, hogy illusztris, politikában leszerpelt magánszemélyek részére teremődjenek jövedelmező piaci ingatlanfejlesztési egzisztenciák, meg ezzel párhuzamosan, szoros szövetségben pótlólagos extraprofitok a pénzipar számára, vajon mi köze van a várostest távlatos fejlesztéséhez, illetve a Partecipációban (4P) megnyilvánuló közérdekhez? Aminek az érvényesítését – az átláthatóságban - törvényileg is a PPP-k mellé rendelt, egyedül a Struktúraterv garantálhatja és manifesztálhatja.

- A Struktúraterv lehetséges bevezetésével véget kell vetni az un. „szabályozási tervek” építési jogokat eredeztető mivoltukból fakadó, és településfejlesztésünket 20 éve eluraló szakmapolitikai mindenhatóságának, valamint ezzel összefüggésben az un. „területfelhasználási” tervfajta – valójában településrendezési „kiviteli terv” - törvények és metodikák alapján kibogozhatatlanul bonyolulttá tett, az érintettek számára érthetetlen szakmai produktum egyoldalú misztifikációjának. Mert ez által például teljesen ellehetetlenül a távlatos Partecipációs tisztánlátás, miközben a Public és a Private szférákat is felesleges, időrabló és „öncélú” politobürokratikus egyeztetésekre kényszeríti. Bár nekik van idejük, és a remélt extraprofit miatt kellő türelmük is erre. A tervezési, egyeztetési folyamat hatékonyságának a fokozására szükség van a településrendezési fejlesztési-„engedélyezési terv” műfajára is. Ezért a Struktúratervben, az un. „területfelhasználási” jogi kategóriák helyett a városüzemeltetéshez és a városi életvilághoz közvetlenebbül kapcsolódó komplex „területhasználati” kategóriák alkalmazása célszerű. Ugyanis a települések, a „Város és Vidéke” – például a budapesti metropolitan agglomeráció – térbeli együttműködésben megnyilvánuló sokrétű Életvilága magasabb szintű, előbbre valóbb, és tendenciáit tekintve távlatosabb Realitás, mint az ezeket üzleti érdekből ad-hoc építésszabályozási keretekbe, csupán néhány paraméterre

leegyszerűsítő jogi szabályozás. Természetesen a Struktúraterv nem helyettesítheti, és nem is szándéka helyettesíteni a Szabályozási tervet. Mindent a maga helyén. Hiszen Szabályozási Tervre minden körülmények között szükség van, de a jogi kodifikációt – mint az építészetben a „kivitelezési tervet” – csak a társadalmi-gazdasági egyeztetések érdemi lefolytatása – társadalmi-gazdasági „engedélyezési terv” - után célszerű alkalmazni. Annak joghézagoss, bürokratikus döntéselőkészítő és menedzselő funkcióját ezért proaktív módon - a participációs aktivitás integrálásával, egyfajta döntés előkészítő elő-tervként - a Struktúratervnek, benne a térségalkalmassági hatásvizsgálatnak, a szabályozási prekonceptióknak és az ingatlanfejlesztési hatástanulmányoknak feltétlenül át kell majd vállalnia. De Struktúraterv nélkül, lényegét tekintve, a privát fejlesztő szféra is tehetetlen, mert az alkalmilag összetákoltt PPP-k, településrendezési szerződések is csak spekulációs célra működnének. Mert ha településpolitikai érdekből, rövidtávon virulensen működnek is, távlatos fizikai-gazdasági hatásaikban azonban magát a Várost teszik hosszú távra működés- és fizetéképtelenné. Ami viszont a választási ciklusidőben gondolkodó politikai voksadászokat hagyja hidegen. Ugyanakkor a mindenkori politobürokráciával a pillanatnyilag aktuális, azaz jogérvényes szabályozási tervek alapján rövidtávra kialakított érdekegyezségeken túl - és egyértelmű, stabil fejlesztési távlatok híján - nem csak a városlakók, hanem végső soron maguk a fejlesztők is eltanácstalanodnak. Az építésszabályozási tervekben testet öltő örök jelen így permanens módon falja fel a jövőt. A konzervatív „szabályozási” tervekre alapozott PPP-k helyett tehát proaktív Struktúratervekben gyökerező 4P-k-re van sürgősen szükség. Ahol a szabályozási tervek elengedhetetlen jogi és főleg politikai kodifikációjára – „kiviteli tervére” - csak a Stratégiára, Struktúratervre és Scenáriókra (3S) alapozott egyidejű és teljes döntéselőkészítési és egyeztetési folyamat sikeres – nyílt konszenzusos – lezárását követően, az „engedélyezési tervezés” lezárultával kerülhet csak sor. A módszertanilag javasolható képlet tehát: a ZRT-vel szemben 3S+4P! Ahogyan ezt a nálunk nyugatabbra fekvő várostervezési demokráciákban évtizedek óta eredményesen gyakorolják.

- A Struktúratervben szakítani kell az egydimenziós, időtávlatokat és ütemezési folyamatot mellőző merev fizikai állapottervezési szemlélettel, és az emiatt előálló ún. „tervmódosítások” rutinszerűen rögtönzött, időrabló és feleslegesen költséges gyakorlatával. Mert a Struktúratervnek még a nevében is benne van, hogy mindig szem előtt kell tartania a település sajátos történeti fejlődésen átment karakteres szerkezeti szövetét, területi és hálózati struktúráját. Amelyekre, jobb esetben organikusan építve kell jövőbe mutató trendeket meghatározni. Persze nem úgy, ahogyan ma a „településfejlesztés” újsütetű bajnokai elképzelik EU-s gazdasági mátrixokkal és PR szómágiákkal a közszféra számára érthetetlenül teletűzdelt EU-konform ópuszaikban. Az áttekinthetetlen SWOT analízisek közcélja, mint ahogy a településekre

időközben törvényesen rákényszerített IVS-ek (Integrált Városfejlesztési Stratégiák) kizárólagos verbális funkciója nem az elemző értékelés, a súlypontképzés a megértés számára, hanem az EU- s pénzek hatékony és mindenáron történő lehívása. Ezért nem szakmai célja a településrendezés-építésszabályozás „fejlesztési” oldalról történő megalapozása sem. A településfinanszírozás un. „területpolitikája”, elkülönült finánc-szemléletével ugyanakkor köszönő viszonyban sincs az ingatlanfejlesztés ugyancsak területfinanszírozással foglalkozó tevékenységével. Azt „pénzügyileg” továbbra is csak a települési „rendezéspolitika”, az építésszabályozás próbálja, nem sok sikerrel, kordában tartani. A város azonban nem egyszerűen 3 dimenziós műtárgy, ahogyan azt a dogmatikus építőművészek kívánnák látni. De nem is kizárólag jól jövedelmező befektetési hely, aminek a vállalkozók tekintik. Valójában térben-időben egyaránt létező organikus Életvilág, amelynek gyökerei mélyről fakadnak és - Csontváry Cédrusához hasonlóan - egészen az univerzális egekig nyúlnak. Az elmúlt röpke 20 év szakmai-politikai tapasztalatai alapján szakítani kell tehát rendszerváltásunk agyonsulykolt piacliberális téveszméjével, miszerint a közcélú és távlatos (település) tervezés átkos államszocialista maradvány lenne. Aminek szerepét rövid távon egy neoliberais piacgazdaság ciklikus rögtönzéseivel lehet és kell behelyettesíteni. Mindehhez pedig a településtervezésben az egykor távlati célkitűzésekért is felelős, jogalkotó állami és önkormányzati szféra csupán csak alárendelt, piacbarát módon rögtönözhet, IVS-ekkel, SWOT-okkal, vagy azok nélkül.

A Struktúraterv lehetséges kísérleti - „olimpiai” - bevezetésével, mintatervi szinten véget lehetne vetni az un. „Fejlesztési terv” és az un. „Rendezési terv” között dúló terméketlen és öncélú szakmai vitáknak is. De hát erről szóltak az ezt megelőző alfejezetek. Minek a metodista vitát tovább nyújtani, ha annak egzisztenciális, 20 éve intézményesült gyökerein nem tudunk változtatni. A rendszerváltás óta ugyanis a verbalitásban és számszakilag szocializálódott EU-kompatibilis fejlesztési menedzserek, és a vizualításban egzisztáló rendezési szakmák egyaránt közösek abban, hogy a mindenkor fennálló politikai-gazdasági hatalom adódó munkamegosztásának a kegyeit keressék, legyen az államszocialista pozíció, vagy piacliberális EU-tagság. A PR szómágia és a tervezési jogdogmatika egy töről fakad, ahogyan ezt Szelényi Iván és Konrád György még 1974-ben megírta: *„Az értelmiség útja az osztályhatalomhoz”* vezet. Ne lepődjünk tehát meg rajta, hogy ez – 20 évvel a rendszerváltás után – *„Az írástudók árulása”* teljes „szépségében” kibontakozik, és (szakmai) hétköznapjaink és közéletünk szerves részét alkotja. A vita tehát a különböző tervezési szakágak között csak „szakági”. Egzisztenciálisan viszont - a megélhetés jegyében – teljes az egyetértés közöttük abban, hogy a legfőbb szakmai érték a közel-távra szóló egyéni túlélés, bármi áron. A 2020-as budapesti „olimpiai nagyprojektnél” ezért fontosabb volt például egy frissen alakult Podmanitzky Páholy lázas „IVS” tevékenysége a különböző szakmai, tervezési hálózatok, jövőműhelyek és körök összeszervezésére. Elnézve promóciós törekvéseiket, meggyőződésünk,

hogy ha az Olimpia projektje – így félkész állapotban is – mint kolonc, legkésőbb 2010-ben végleg lekerül majd a Főváros parlamenti és önkormányzati választásokra gőzerővel készülő politikai apparátusának a napirendjéről. De a hozzá kapcsolódó módszertani – struktúratervi - kezdeményezésnek sem jósolható nagy jövő: az Olimpia bukását követően újabb évtizedekre majd a Struktúraterv is lekerül a szakmai törvényhozás programjáról. Mert nem terv, hanem szakmai „életérzés”.

Merüljünk tehát ismét alá a hazai politobürokrácia süppedős mocsarába! A településrendezés és építésszabályozás ingatlanspekulációt mindenkor kiszolgáló, az által társfinanszírozott absztrakt paraméterei közé, ahol minden erőfeszítés ellenére sem terem közösségi Élettér és Életvilág. Igaz haszon sem cash-ben a közjó javára. Ahelyett, hogy itthon, okos és mértéktartó ingatlangazdálkodással megtermelnénk pozicionált földjeinkből, Brüsszelhez gázsulálunk inkább, IVS húzóprojektekkel promocionálva a mindenkori hazai „város-terméket”, előre kiárusított prioritásokkal. Mert ugyan mit érünk absztrakt és túlbürokratizált területfelhasználási kategóriáinkkal – „munkahelyi terület, központi-vegyes terület, vegyes intézményi terület, intézményi zöldterület” stb. – amelyek csupán az ingatlanfejlesztőket érdeklik. Őket is csak addig, amíg kihámozzák belőlük az üzleti szempontból egyedül releváns mondanivalót, a mindent meghatározó „szintterület” üzletileg fetiszizált nagyságrendjét. A szabályozási tervek törvényi felhatalmazás szerinti agyonszínezett térképei nem jelentenek településstruktúrát. Sokkal inkább egy térbeli-jogi hálót, amiből az alkudozásban kedvére szemezgethet az ingatlanfejlesztők sisere- hada. A településszerkezet komplex tervezése azonban még az un. „vizsgálati” szakaszban is hiánycikk, az un. „egyeztetési fázisról”, a várostervezési „engedélyezési tervről” már nem is beszélve. Arra, hogy átjárás legyen a „fejlesztési” és „rendezési” tervezés között, legalábbis egyes tervfázisaiban, még csak módszertani kísérlet sem történt. Ezekre a hazai bürokratikus törvényalkotás a fellebbezés teljes szigorával sújtana le. „Ingyen” és kilátástalan kísérleti újgyakorlatra pedig épeszű tervező ma aligha kapható.

A pénz- és a jogtulajdonnak ilyen formában intézményesült összefonódása ugyanakkor a településeken is a korrupció melegágya. Ha csak az ügyészi nyomozómunka tehermentesítése érdekében is, preventíve be nem vezetjük a javasolt 3S+4P szisztémát. Ahol a Struktúratervnek, „engedélyezési terv „szinten óhatatlanul fel kell vállalnia a reális trendeken alapuló távlatok fizikai „tervezését” is, és nem csak finanszírozási, hanem térbeli szempontból. Ebből a szempontból a távlatokba vezető út participált, társadalmi nyilvánosság előtti forгатókönyvekkel (PS) vezérelt ütemezése, valamint a menetközben adódó fejlesztési inflexiós pontok nyilvános menedzselése bír stratégiai jelentőséggel. Erre a megkerülhetetlen feladatra tervezési rendszerváltásunk újszülöttjei, a szómágiába révedt, szakmapolitikai kommunikációvá és PR-ré degradálódott un. Fejlesztési Konceptiók és Programok pénzügyi mátrixai alkalmatlanok - mert csak számon nem kérhető verbális várospolitikai ideológiákat szülnek (ld. az újsütetű IVS-eket, SWOT-okat). Mert kizárják professzionális körükből a térhasználat nyilvánosságát, metodikájukból pedig magát a térbeli dimenziót. Mint ahogy – a másik végleten – a műszaki

szabályozás jogdogmatikára szorítókozó városmérnöki tervek szakmapolitikai egyeduralma fölött is eljárt az idő. Hogyan lesz ebből a kor kihívásainak megfelelő településtervezés és építészet? Vagy a ködös távolban Közmunkák Tanácsa, ne adj' Isten Építési és Településfejlesztési Minisztérium, legalábbis Hivatal? Ma ezek felett továbbra is csak nosztalgizunk. A válasz egyszerű és lehangoló: sehogy!

Az akadály természetesen nem csak személeti és metodikai, bár azt sem lehet lekicsinyelni. Merthogy a tér-idő dimenziók, a 4 dimenzió együttes építészeti alkalmazása ugyanúgy hiánycikk településtervezésünk piacán, mint a verbális és vizuális szemlélet grafikai integrálása a tervekben. Például a hivatalosan nem létező Struktúraterv formájában, aminek jogi kodifikációjára nem is elsősorban metodikai korlátok miatt nem kerülhetett sor a 20 rendszerváltó év alatt. Az ok inkább tartalmi: nem szolgálja ugyanis a településtervezés és -fejlesztés piaca körül fontoskodók rövid távú érvényesülési érdekeit. Sőt, ellenérdekelt azzal. Mint ahogyan a Participáció kapcsolata a PPP-kel, IVS-ekkel sem véletlenül megoldatlan, vagy legalábbis formális. A szakmai-politikai békaperspektíva számára ugyan mi lehet vonzó egy „nyugatias” struktúraterv nyílt, távlatokra transzparens viszonyokat teremtő hazai adaptációjában, ne adj' Isten, törvényi kodifikációjában? És mi lehetne vonzó egy erre felépített budapesti olimpiai nagyprojektben 2028/32-re, ahol a dolog transzparenciája folytán, egy bő évtizedre legalábbis „pénz az ablakban”? A Participáció potenciális alanyai pedig – a település- és országlakó polgárság határainkon innen és túl, akit végső soron illetve ez az egész szakmai kavalkád - napi gondoktól agyongyötörten, közönyösen és magába zárkózottan hallgatva figyel - panem et circenses - a TV-ken keresztül a permanens választási kampányok és olimpiák eseményeit. Az olimpiai eszme hazai bátoratlan adaptációjának, a 2020-as budapesti Olimpiának a 2010-es bukásával azonban a Struktúraterv bevezetésének esélyei is minimálisra csökkentek.

Egyelőre. Metodikai patthelyzet van. De a methodisták, egzisztencialisták és szubsztancialisták két évtizedes szakmai csatájában – az előzmények ismeretében - már ez is eredménynek számít. De hagyjuk is a metodikát, ugyan ki érti ezt? Az élet az olimpiai fiaskó után is folyik majd a saját medrében. Hogy az ingatlanpiacon ezek után is itt-ott felbukkannak majd figyelemre méltó események, botrányok és siker sztorik, az a dolog természetéből fakad. A politobürokrácia viszont, mint ahogy a tervezők és vállalkozók is, feltehetően még évtizedekig ellesznek magukban olimpia és struktúraterv nélkül. De velünk, városlakókkal mi lesz az építészet szűkülő nagy-budapesti életterében? Ahol az olimpia metafora ambiciózus összvárosi struktúraterve is csak civilben és töredékeiben készülhetett el. Amolyan tanulságos torzóként a szebb jövő ígézetében. Mert miközben 2006-2010 között a BOM-ban, FPH-ban zajlottak az ígéretes fővárosi olimpiai előkészületek, lokális kerületi szinteken továbbra is az ingatlanspekuláció volt az úr. Önös érdekből, természetesen az összvárosi szempontok maximális semmibe vételével. Mert a rossz emlékű EX-L'EXPO 96-hoz hasonlóan itt is minden igyekezet kimerült az esemény üzleti-pozícionális előhasznosításában, amihez a legkevésbé sem volt szükség nagyszabású metodikai újításokra, sőt. Történet prolongálva?

Egyszer volt Budán kutyavásár ?.

Példának okáért a HVG még 2007 őszén tudósított arról, hogy a XI.kerületi Lágymányosi öbölben – korábbi nevén Kopaszi gát, és sztárolt olimpiai terület – a kerületi önkormányzat itteni kb. 36 hektáros apport részesedését, 2 milliárd forintos értékben a privát Öböl Invest Kft kivásárolta. Az eredetileg 2004 őszén az önkormányzat által alapított Öböl Kft.-be bevitt föld szabályozás előtti értéke csak 4200 Ft/m² volt. Az adásvétel után kapott feláras 5600Ft/m² is nyomott árnak számít azonban, ha figyelembe vesszük, hogy a Duna átellenes oldalán a Fadesa még 2005 végén is 8-10000 forintot adott a Csepeli Önkormányzatnak a szabályozatlan mezőgazdasági fölt 1 m²-ért. Kérdés, hogy az újbudai önkormányzat, „jó gazda” módjára viselkedett-e azzal, hogy az általa elvégeztetett és kézzelfogható értéket jelentő területszabályozás és területrendezés után nyomott áron és teljes mértékben átadta a terepet a privát ingatlanfejlesztőknek? Mert az önkormányzat gyanúsán korai kiszállása után - Öböl Invest Kft. néven – az L.T vállalkozás teljes tulajdonosa lett az immár 44.5 hektárra duzzadt, INFO park menti vízparti álomterületnek. Annál is inkább mert az eladás óta a terület szindikátusi szerződéseiben felbukkantak már *investek, aragók, eravisok*, ciprusiak is, hogy legvégül egy portugál vállalkozás, a Schampaio-Mota-Engil csoport vegye meg a HVG szerint 25 milliárd (!) forintért az Öböl Invest Kft., mint immár egyedüli privát tulajdonos üzletrészenek 75%-át, a számítások szerint 73.500 Ft/m²-os fajlagos áron. Így a stróman magánvállalkozó által megőrzött hazai üzlethányad értéke sem jelentéktelen: $25/3 = 8.33$ milliárd forint az eredetileg birtokolt 5 milliárdos üzletrésszel szemben.

Üzleti szempontból a kerületi önkormányzatnak természetesen érthetetlenül(?) hátrányos volt ilyen korán kilépnie az eredetileg általa kezdeményezett ingatlanfejlesztésből. Mert noha a 75.300 Ft./m²-es fajlagos ár úgy tűnik, a végét jelenti az ingatlanspekulációs láncnak, de itt van még a 19-es rakparti villamos 2.5 km-es fejlesztési feladata, melynek a végállomása ugyancsak az öbölnél lenne. De ha már villamosról van szó, még inkább ott van az 1-es villamos területet közvetlenül érintő átvezetésének a krónikusan halasztott feladata is a Lágymányosi hídon, az sem 2 fillér közpénz. Egy valódi PPP konstrukcióban, a spekuláció során ezeket az infrastruktúra-fejlesztési feladatokat is szem előtt kellett volna tartania egy jó terület- és kerületgazdának Ehhez elegendő lett volna az eredeti önkormányzati Öböl XI. Kft és a privát portugál nagybefektetők közvetlen üzleti kapcsolata a játékhoz, (párt-közeli) ingatlanfejlesztő strómanokra itt nem lett volna szükség. A területet hatóságilag szabályozó önkormányzat a saját szabályozási tervei alapján felszórította volna az ingatlantest fajlagos apport értékét 75.300 forint/m²-re, mint saját üzletrész, és ebbe fifty-fifty alapon bevonta volna a 25-30 milliárd forintot a portugál nagyvállalkozóktól, amit cash-ként azonnal a környezet közlekedésfejlesztésébe fordíthatott volna, 19-es illetve főként az 1-es villamosok továbbvezetése céljából. Ezáltal a terület önfejlesztő lehetett volna, és az önkormányzat is sokkal jobban járna, mivel villamosokkal ellátott vízpart álomterületei lennének 50%-os

üzletrészben a portugálokkal. Ma viszont se pénz, se posztó, se Kft részvény, se közlekedési infrastruktúra. Cui prodest? Csak sejtéseink lehetnek arról, hogy a tetemes extraprofitot kik, miért vágták zsebre, ahelyett, hogy itt is „(olimpiai) közcélú infrastruktúrára” fordították volna. A Duna átellenes oldalán tervezett csepeli Olimpia idejére pedig úgy állt volna itt is a helyzet, hogy, jó, ha a Városháza - valamilyen EU-s forrásból kofinanszírozva – utólag összekapar majd annyi pótlólagos fejlesztési pénzt, ami a már említett villamosok Új-budai átvezetésére szükséges.

Az időközben példásan rehabilitált Kopaszi gát – ez volt a gyanús pénzügyi tranzakció településrendezési fedőszerve – térségében már nyugalom van. Kóbor pecások élvezik a naplementét. Békés sétálgatók sörözgetnek a vízpart teraszokon. Ki emlékszik már az egykori Római part szomorú esetére? Az építészeti Nívódíjakat is mind kiosztották. A szomszédos Kelenföld azonban transzban várja a 4-es Metró-t. A SZTAKI-t például az óta mindenestre már jó előre és nagy sietve lebontották, bevásárlóközpontot építenek a helyére. A helyzet itt addig nem is nyugodhat meg, amíg az összes érdekelt földtulajdonos, magán- és közszféra-beli befektető - a teljhatalmú FSZKT vezérelte zártkörű szindikátus helyett - nem alakítja meg 4P+3S konstrukcióban az igazi KFT-t, a Kelenföldi Fejlesztési Társaságot. A Kopaszi gát tipikus neoliberais, valójában feudalista modelljét ugyanis az újjáépülő Etele téren nem szabadna megismételni. Az ingatlan felértékelődés ugyanis itt – az épülő 4-es Metró miatt – sokkal meredekebb, mint a Kopaszi öbölnél volt. Az eddig elkészült tervek azonban még nagyobb műszaki-gazdasági zűrzavarról és szakmai sötétségről tanúskodnak, mint a Lágymányosi öbölnél. Pedig ide kell majdan befutnia – nem csak az európai TGV-nek, hanem a mi szerény, de megbízható 1-es villamosunknak is. Mibul? – ha a helyi ingatlantulajdonosok, élükön a Bevásárló központot építő Futureállal és a rátelepülő politobürokratikus városházi tervezői gyámkodással minden lehetséges szabályozott szintterületet – még az Etele téri parkterületet is - előzetesen lefoglalnak és saját önös érdekeik szolgálatába állítanak. Hol térül meg akkor a ingatlanfelértékelődésben a 4-es Metró százmilliárdokat elfogyasztó nagyberuházása, ha az érintőleges fejlesztési hozamok jó budapesti szokás szerint mind kámforrá válnak? Még az értékőrző városi közpark – az un. 6-os tömb – is eltűnik a térről, legalábbis az érvényben lévő tervek szerint. De legalább van Kopaszi gátunk! A DBR Metró keltette területfelértékelődésről ezennel lecsúsztunk. Sebaj, már tervezzük az újabbat a Duna másik partján, ÉDR-nek hívják. Ellentétben Budával, átellenben Csepelen 400 hektárnyi zöldmező vár megművelésre. Hogy maradjunk továbbra is magunknak a nagyvárosi agglomerációs ingatlanspekuláció mocsarában, a brügiben. Nemzetközi hírű wellness gyógyvíz. Köröttünk fényes szárnyú szitakötők repdesnek, zizegő legyek garmadája vesz körül bennünket, de a keresztes pók már másra vadászik a magyar mocsár felett. Miénk, miénk már az öböl, a Kopaszi gát! De *„hova lett a sok virág, lányok kötnek bokkrétát, ó mond ki érti ezt, ó mond ki érti ezt, a virág, mond hova lett?” (Marlene Ditricht).*

Mannhattani aranymosás az olimpia műsorán?

A Csepel-mannhattani aranybánya történetének a részleteivel ezek után azonban már nem terhelnék az olvasót. Történt ugyanis, hogy még 2005 őszén Csepel Önkormányzata úgy határozott, hogy 4 ingatlanából álló, összesen 82 hektárnyi szabályozatlan mezőgazdasági területrészt bruttó 11.37 milliárd forintért elad a Fadesa-Martinsa spanyol ingatlanfejlesztő csoportnak, be sem várva, amíg a fővárosi beruházásban ütemesen épülő Csepeli gerincút, az Abertfalvi-Galvani híd illetve az un. ÉDR-Metró” tervei elérik és felértékelik a területet. A földért kapott spekulációs fajlagos ár: - 8000Ft./m² - jól jelzi az átmeneti viszonyokat. A dolog érdekessége, hogy, ezen felül 220 hektár szomszédos fejlesztési terület vár még Észak-Csepelen gazdára, no meg értéknövelő építésszabályozásra. Ugyanakkor BOM kezdeményezésére 2006-tól a Fővárosban is elkezdődtek az intenzívebb olimpiai előkészületek, amelyek gócpontja mindvégig pont a Budapesten egyedülálló zöldmezős pozícióban lévő „Duna-menti” csepeli 300 hektáros ingatlantömb volt. (Meg az ehhez nélkülözhetetlen ÉDR Metró). Hogyan tovább?

Észak.Csepel ingatlanspekulációs modellje tehát kísértetiesen hasonlít a Kopaszi gátéhoz azzal, hogy itt a Fadesa szerepét még a Leisztinger csoport vitte. Aki, noha utólag került bele privátként az ügyletbe, végül egyedüli győztesként hagyhatta el a terepet. Csepelen is a maradék 220 hektár az igazi tét: azt is eladja-e az Önkormányzat és a többi szórvány tulajdonos – az építésszabályozás után természetesen sokkal magasabb áron – vagy közös csepeli fejlesztési társaságot (CSFT) alapít a Fadesával és az infrastruktúra-fejlesztő Fővárossal? 50-70.000 Ft./m²-tel kalkulálva a végső metrós földárát. Itt nem kevesebb, mint 2-300 milliárd forintnyi ingatlan érték további sorsáról van szó, ami a teljes tervezett közlekedési infrastruktúra (út, híd, esetleg 5-ös Metró) kiépítésével az előzetesen vizionált „Mannhattanben” és „Lagúnavárosban” még tovább is növekedhet. Egy képzeletbeli fejlesztési társaságban ennyit kellene cash-ben betenni egy magánvállalkozó konzorciumnak ahhoz, hogy 50%-os üzleti részt vásárolhasson az önkormányzati szabályozás (ok) jogos apport részesedése mellé, és akkor a terület értékén fejlődik. Ha ezt a privát forrást további, a politobürokratikus előszobákban kilobbizott közpénzzel próbáljuk pótolni, akkor a gatyánk is rámeleg, AHOGYAN EZ A dbr-Metró esetén történt. Arról nem is beszélve, hogy a bennfentes, infraköltség-hozzájárulástól megkímélt nagyvállalkozó 120 milliárdos nagyságrendű, „*ingyen*” iroda, hotel és lakásépítkezését (Manhattan-Lagunaváros) támogatjuk, direkt közpénzen a területen. Ugyanis a magterület „ingyenben” történő építkezései finanszírozására akár piacra is dobhat bizonyos felértékelt hányadot a közpénzen exponenciálisan felértékelődött területéből. Pont annyit, ami az ő magterületi magasépítési és közműépítési igényét fedezi. Aztán pedig „*Après nous le denuge*” – azaz: utánam a vízözön.

Vagy akár egy jópofa, távlatosan jövedelmező csepeli Olimpia is, aminek legfőbb „nemzeti” szerepe, hogy az „olimpikonná” avanszált nemzetközi tőke látványos helyi gyarapodását szolgálja, például manhattani toronyházak és lagúnavárosi úszó faluk exkluzív formájában. Amihez, ha az olimpiát nem is, de idővel az 5-ös Metrót még eséllyel „megkaphatja”. Igen az Észak-csepeli „Olimpiai park” – a „Duna szigetek olimpiája/2020” logo alatt - így vált az ingatlanfejlesztők csepeli stratégiájának nélkülözhetetlen és meghatározó

paradicsomává. Mert egy esetleges olimpiai főstadion kilobbizásával – lehetőleg szomszédos közterületen (ld. Észak-csepeli közpark) – az ehhez nélkülözhetetlen, és természetesen közpénzből megépítendő kapacitív tömegközlekedés (természetesen az 5-ös Metró) mellékesen az ő háttérfejlesztésként szereplő 300 hektáros privát ingatlantömbjének az értékét is 5-8 szorosára húzza fel, amelyből összességében 120 milliárdnyit akár extraprofitként is bezsebelhetnének. Még akkor is, ha ebből csurran-cseppen valami vissza az önkormányzatnak és az olimpiának is. Jellemző, hogy az ezt zártkörűen tisztázandó „településrendezési szerződésekhez” a köz-, vagy a civilszféra részéről számszakilag is megalapozó közcélú „ingatlanfejlesztési hatástanulmányok” mindezülig nem készültek, illetve nem váltak transzparensé és a közösség számára manifesztté. Ahogyan ez a Kopaszi gátnál is történt. (ZRT jelenség)

Csak miután egy nagykoalíciós álommal – a 2020as „trianoni” olimpia reményével - is szegényebbek lettünk, döbbenhattünk rá a csepeli algoritmusok esetleges városfejlesztési következményeire. Mindenekelőtt arra, hogy itt megint csak egy olyan PPP konstrukció körvonalazódásáról volt szó, ami az ingatlanfejlesztőt kedvezményezi – 120 milliárdra becsülhető a haszna, ha és amennyiben – a közszférát pedig százmilliárdokra rúgó fejlesztésekkel terheli (ÉDR Metró I. ütem, új olimpiai stadion). A budapesti olimpia megrendezhetőségét pedig – feleslegesen - olyan térbeli és időbeli, ütemezési kötöttségekhez áru-kapcsolja, ami végül is távlatra lehetetleníti el a megrendezés esélyeit, aminek a pénzügyi kockázata is ma még beláthatatlan. Hogy honnan ered az ötlet – tervezőktől, BOM-tól, vállalkozótól – azt ma már ne is firtassuk, hiszen a „Duna szigetek olimpiája” megbukott, mára már hamvában holt ötletnek számít. Mint ahogyan a Duna-zóna mítosza felett is lassan eljár az idő. Az alternatívák – Duna szigetek olimpiája, vagy „fapados” Városmegújítás olimpiája – közötti különbséget leginkább a majdani olimpia utóhasznosításában lehet lemérni. Cui prodest? – tehetjük fel az ősi kérdést. Mert milyen városgerincet rajzolt fel a jövő egére 600 milliárd magyar forint ellenében a hivatalosan sztárolt ÉDR-5-ös Metró projekt? A csigolyák magukért beszélnek: (Csepel, Ráckeve) – Észak-Csepel, nemzetközi tőkeközpont: Manhattan és Lagúnaváros – Olimpiai park - kulturális és irodaközpont: Milleneumi városrész – Nagykörúti bulvár: Boráros tér – Hertz Tivadar téri turistaközpont: Astoria - Andrásy út, Opera, Nagykörút: Oktogon – Újlipótváros: Lehel tér – Szt. István park – rekreációs központ: Margitsziget. És innen már express irány az aquincumi és Szentendrei turista központ, a Duna kanyar! Ezek utókori tények a nélkül is, hogy a városszociológiai és kultúrokológiai konzekvenciákat levonnánk, azt az olvasóra bízunk. Annyit azonban meg kell itt jegyezni: ebben az életfilozófiában valóban nem lehet helye egy lepukkant, „fapados” Népstadionnak, mint olimpiai főstadionnak. De még a patinás és jelenleg is a topon működő Batthyányi térnek sem. Ez egy öntörvényű, elit város a városban vízió. Egy olyan budapesti városstratégia, amelyben a gazdagabb városrészek még gazdagabbakká, a szegényebb városrészek pedig még elmaradottabbakká válnak. A Duna pedig csak áradáskor látogathatja meg őket. De mentőövként mégiscsak: „Itt van egy híd a folyón hosszában” (URH). Ez pedig nem lenne más, mint az évtizedek óta sztárolt ÉDR-5-

ős Metró kanyargósra tervezett városalagútja, első ütemben is 250 milliárd forint tervezett közpénzért!

Hosszúra nyúlt utazásunk az elmélet mezején, a várostervezés 5. dimenziójában lassan a végéhez ért. Nem véletlen, hogy a nehézkesen fejtegetett összefüggéseket – érveket és konklúziókat – végül is gyakorlatiasabb tények és evidenciák váltották fel. Az ingatlanspekuláción belül betöltött közlekedéstervezői szerep például. Mert akár az építésszabályozást, akár az ingatlanspekulációt tekintjük, az egyik legfőbb városi struktúraalakító tényező kétségtelenül a városi térhálózatot alapvetően meghatározó közlekedési armatúra. Amely nem csupán 3 dimenzióban, hanem a város működőképességét – a városi Életvilág és Élettér minőségét - is meghatározó módon, a tér-idő dimenziókban is nélkülözhetetlen alkotó eleme a városnak. Elválaszthatatlan kapcsolata a városépítészethez talán leginkább az építész-statikus viszonytal jellemezhető, így nem korlátozható a társtervezői logisztikára. Szemben a mai ágazati elkülönültséggel, szoros együttműködésük intézményes feltételei leghatékonyabban a struktúratervezési folyamaton belül biztosíthatók. Ami természetesen kiterjed a fejlesztés finanszírozásának a koordinálására is, hiszen az infrastruktúra nem csak, hogy drága műtárgy, de az ingatlanok költségalakulásának, felértékelődésének egyik legfőbb tényezője is egyben. Ezért az infrastruktúra hálózat fejlesztése a városi struktúrafejlesztés legfőbb motorja, zászlóshajója is. Akár lesz olimpia, akár nem Budapesten, a nagyvárosi közlekedéshálózat bővítése, fejlesztése már középtávon sem tűr halasztást. Sok százmilliárd forintos befektetési tételről lévén szó, az elkövetkező évtizedek közlekedésfejlesztési stratégiáját is a takarékoságnak és mértéktartásnak kell meghatároznia. A különböző közlekedési ágazatokra fordítandó fejlesztési eszközök térbeli leosztása – allokációja – célszerűen a készülő Budapest Stratégia javasolt városépítészeti prioritásai mentén indokolt. A közlekedésfejlesztés öntörvényű szakági logisztikája helyett azonban – a Struktúraterv logikáját követve – ezúttal a városépítészet prioritásait kell elsődlegesen figyelembe venni.

Hogy akkor és ez által a kátyús aszfalt utak, zötyögő villamosok, füstölgő metrók, kimaradt HÉV-ek jövőbe mutató, csodás metamorfózisa is bekövetkezhessen. Az olyannyira várt, évtizedeken átívelő város rehabilitációban és revitalizációban. Mert a strukturált gondolkodás jövőbe látó útjain „fapados” álomutazást tehetünk öt gumikeréken is, félúton akár „Olimpiába”. Eközben pedig az budapesti útikalauz struktúratérképén is kirajzolódnak az eligazodást szolgáló színes közlekedési vonalak: a Metró kékje, a Vasút feketéje, a Villamos piros, a HÉV zöld vonalhasábja, valamint a közutak építési tömböket is lehatároló barnája. Budapest titozatos konglomerációs Struktúrája és a Struktúrák Budapestje vezet felfedező utunkat a jövőbe, hála mindazoknak a városmérnöki és kultúrmérnöki igyekezeteknek, amelyek erőfeszítéseképpen 150 évvel ezelőtt kiépülhetett Nagy-Budapest térstruktúrája. Hommage a heritage!

*„Építsetek vasutat, ezret, hadd szeljék át a világot!”
(Petőfi Sándor)*

3./ BAROSS GÁBOR TERV A LÁTHATÁRON?

A késleltetett infrastruktúra hálójában

Mert ami óta a „budapesti olimpia” metaforájának ötkarikája 2011-ben végképp alábukott az óbudai Hármashatár hegyi ormokon, a továbbiakban már csak az a fontos, hogy a nagyvárosi infrastruktúra fejlesztés tekintetében – innovatív olimpiai utóhasznosításként - mit hagyhatott a hálátlan utókorra. Számunkra, Baross Gáborék késői méltatlan utódai számára ugyanis ma már felfoghatatlan, hogy milyen óriási, jövőbe mutató városfejlesztési ereje és jelentősége volt az egykori Kiegyezés utáni egyesítésben újra magára talált Buda-Pest és az ország számára a mérnöki infrastruktúra korai és távlatos kiépítésének. A világörökségre méltó pesti eklektika árnyékában ugyan kevesebb szó esik az egykori mérnöki közmunkák méltatásáról, de be kell látnunk, hogy egy-másfél évszázaddal az akkori teljesítmények után jórészt még ma is abból élünk, amit előrelátó elődeink országosan és városi szinten sínben, útban, közműben egykor lefektettek, anélkül, hogy Kvassay-, Baross-, vagy Podmanitzky tervekkel büszkélkedhettek volna. Még „metrót” is volt erejük építeni! – ráadásul elsőként a kontinensen. Mindez persze nem valósulhatott volna meg a tragikus sorsú Széchenyi István ország-építő reformkori zsenije nélkül. A ma már relatíve szerény átbocsató képességű Lánchíd az Andrássy úttal mégiscsak Budapest legfőbb szimbólumának számít az óta is, a Keleti pályaudvar Nagyvilág felé nyitó üvegkapuja pedig még ma is emblematis jele Budapestnek, hogy más jelentős alkotásokat ne is említsünk.

Az ezt követő nagy városfejlesztési korszakokban azonban már nem sikerült megismételni ezt a szerves városépítési lendületet. Egyrészt, mert Nagy-Budapest is területileg megduplázódott és ez által maga is konglomerátummá vált. Másrészt, mert a „késleltetett” infrastruktúrára a szükségesnél mindig csak kevesebb pénz juthatott, mint magasépítésre. A városon belüli krónikus infrastruktúra hiány következtében felerősödtek a destruktív konglomerációs folyamatok, melyek súlyos utóhatásaival csak most kell igazán szembenéznünk, például a pesti barnamezőn. Az „átkos” államszocializmus viszonylag rövid két évtizedes „konszolidációs időszakában” ugyan még képesnek mutatkozott két teljes Metró vonal kiépítésére, a két újonnan felépített Duna-hídról és a Nyugati kapu gyorsforgalmi útjairól nem is beszélve. Az erőltetett iparosítás és lakótelep építés során mesterségesen és mennyiségileg felduzzasztott városszéli és belső agglomeráció azonban eközben máig megemészthetetlen autós terhekkel sújtja a Duna menti Metropoliszt. Különösen annak kampányszerű szuburbanizációs évtizedét követően, amin a kiépített M0-ás sztráda is csak enyhíteni tudott. Az infrastruktúra építése ugyanis csak többé-kevésbé tudta követni a magasépítés felfokozott ütemét. Ezért a magasépítés is többnyire oda koncentrálódott, ahol már volt öröklött infrastruktúra.

A rendszerváltást követő elmúlt két évtized során a város vezetése immár új politikai és gazdasági feltételekkel láthatott hozzá az örökölt infrastruktúra hiány fokozatos felszámolásához, igaz ekkor is korlátozott finanszírozási feltételek között. A kezdetben csak állami és fővárosi költségvetési közpénzekre támaszkodó infrastruktúra-fejlesztésnek azonban voltak előremutató, jelentős eredményei is. Míg a Lágymányosi híd építését még a '94-ben felmondott EXPO/96-tól és állami kasszából örökölte a Főváros, a hozzá kapcsolódó pesti Hungária Gyűrű teljes kiépítése villamosostul – Budapest 100 éves álma - már saját forrású kezdeményezés volt. Külön, és kiemelten érdemel még említést itt a nagyszabású 4-es Metró vonal kiépítésének a megkezdése, és első ütemének – a sok nemtelen, övön aluli folyamatos támadás ellenére is – a 2014-ben várható forgalomba helyezése, amelyet már EU-s forrásokból finanszírozunk.

Ennek a meglehetősen költséges nagyberuházásnak a finanszírozása tehát már átnyúlik az EU-s költségvetések korszakára, ahogyan az épülő csepeli központi szennyvíztisztító is, meg szinte minden érdemleges létesítmény EU-s pályázati forrásból épül. Ennyi, és ez a körülmények ismeretében nem is kevés. Természetesen lehetett volna több is, vagy olcsóbban, ha időben felkészültünk volna a városi-agglomerációs ingatlanspekulációkban privát oldalon felhalmozódó sok százmilliárdos extraprofit - hatékony közcélú PPP konstrukciókon, ill. adózáson keresztüli - méltányos és közfejlesztési célra történő konvertálására. Hogy a szükséges decentralizációs infrastruktúra-fejlesztést is saját erőből hajthassuk végre. Merthogy a jelentősebb infrastruktúrafejlesztés nélkül a várostestre, különösen annak városközponti frekvenciáltabb térségeire rázúduló privát ingatlanfejlesztési boom (ld. 3-as Metró fejlesztési utóhatása) és az ezzel együtt járó személygépkocsi dömping – ráfejlesztés - két rövid évtized alatt nagyobb térszerkezeti kárt és egyensúlyzavart okozott az amúgy is konglomerációs örökséggel sújtott, rekapitalizálódó Budapesten, mint az egykori szocialista presztizs-építészeti, a paneles lakótelep. Ez a „történelmi” jelentőségű, halaszthatatlan városgazdálkodási feladat azonban - mármint, hogy az ingatlanfejlesztésekből pótoljuk ki, legalább részlegesen, az infrastruktúra fejlesztés folytatásához szükséges hiányos forrásokat és ezzel teremtsünk fejlesztési egyensúlyt - már a következő városvezetői generációkra vár. Legalábbis, ha nem akarunk két tervezési ciklus alatt, 2033-ra teljes mértékben Brüsszeltől függeni a budapesti és agglomerációs – Metropolisz-Budapest – településfejlesztés stratégiai kérdéseiben és ütemezésében. Hogy legalább a szükséges kofinanszírozási hányadot hazai földből termeljük ki. Például a csillagászati összegeket felemésztő Metró-hálózat ütemes és távlati fejlesztésére. Ami, a korszaknak megfelelően az elmúlt időkben a városfejlesztés szimbólumává és szinonimájává vált.

Metró-építéssel és anélkül?

Mert ami óta mindkét szemünkkel csak Brüsszel felé kacsingatunk, valahogy úgy tűnik, hogy *”nem vagyunk a térképen”* (Európa Kiadó). A permanens pénzhiány következtében ránk száradt, évtizedes közlekedésfejlesztési tervekről, jól beidegződött rutinból a port éppen most – a Budapest és környéke Közlekedési

Rendszerfejlesztési Tervének a 2009-es felülvizsgálata során - készültek letörölgetni a szaktervezők, hogy adaptálandó projekt gyanánt jó pénzért, tovább adhassák Brüsszelnek. A budapesti közlekedésfejlesztési lobby részéről ilyen matuzsálem projekt például az un, 5-ös Metró – más néven Észak-Déli Regionális gyorsvasút (ÉDR), francia mintára a magyar RER – talonban régóta lebegtetett ötlete. Olyannyira, hogy ezt, populista módon a ma már 60%-ban elkészült 4-es Metró II. ütemének 2014-es várható felfüggesztését követő alternatív megoldásként is emlegetik egyes hozzá nem értő, és lokális érdekektől hajtott várospolitikusok. A Szentendrétől Ráckeveig terjedő gigászi nagyberuházás kalkulált 600 (!) milliárdja azonban – Budapest legfrekvenciáltabb Duna zónás és belvárosi ingatlantömbjeinek exkluzív érintésével – első látásra is számos sebből vérzik. Mert ez nagyon sok és koncentrált pénz, melynek alternatív területi allokációja több fejlesztési perspektívát kínálna a városnak. De vannak más érvek is. Először is, harmadik földalatti viszonylatként, jövőbeli újabb bontások igényével áthalad – utólag! – a most befejezés előtt álló, épülő Kálvin téren. Másodsor: „ötletes” nyomvonalvezetésével végleg feladja a Batthyányi téri népszerű bel-budai intermodális csomópontot, amely azon túl, hogy Óbuda egyetlen kapacitív Bel-budai kapcsolata, a turistáknak is kedvenc „Vár-Parlament-Szentendre” viszonylat, amelyet ráadásul nemrég építettünk újjá. Ugyanakkor Óbuda vonatkozásában nem növeli a kapacitást, sőt, a meglévő HÉV vonalra terheli az új belvárosi-dél-pesti többletforgalmat is. Akkor, amikor a békásmegyeri-szentendrei HÉV csúcsidőben már ma is kapacitása határán működik. A négy lakótelepet és egy 200 hektáros fejlesztési területet – Mocsáros és Bojtár utca térsége – felfűző, HÉV-et kiegészítő kötőpályás kapacitív és addíciós tömegközlekedésre itt nagytávlatban feltétlenül szükség lesz. A tervezett ÉDR vonal ezt a kérdést nagy ívben elkerüli. Tessék preventíve forgalomszámlálni.

De érdekes feladat elé nézne az a közlekedésmérnök is, akinek az Octogon megálló „földalatti” alatti metró-gyalogos rendszerét kellene a körüti főgyűjtő és a Kis Földalatti tözsomszédságában, a Combínó villamossal is összhangban konkrét kiviteli tervekbe öntenie. Vagy a Soroksári úti hídfőállásban, ahol a Ráckeve-Csepel irányából jövő, szint alatti elágazó műtárgyat kellene felszín alatti térben összeegyeztetni a 3 csatorna főgyűjtővel, a vasúti és közúti hídpillérek már meglévő adottságairól már nem is beszélve. Felesleges műszaki hűhó mindazért, hogy egy magisztrális infrastruktúra elemében beteljesítse a fő célt: az agyonsztárolt Duna-zóna mítoszát. Végül is ütemezési szempontból nincs ma beruházó, aki meg tudná mondani, hogy meddig tartana a budapesti ÉDR első üteme, és hol végződne a második, hiszen itt – a gödöllői HÉV kivételével - a teljes kocsiparkot is le kéne cserélni, a sok 10 kilométeres pályakorszerűsítésekről nem is beszélve. S történe mindez alternatíva vizsgálatokat mellőző szellemi restségből és rutin-érdekből, meg annak a néhány száz hektárnyi olimpiailag is mesterségesen sztárolt, frekvenciált csepeli privát ingatlantulajdon – Fadesa-Martinsa - közvetlen ingatlanspekulációs érdekeltségében, akiket viszont a vonal 100-120 milliárd forintos remélt haszon formájában gazdaságilag is közvetlenül érintene. Persze lehet, hogy jó magyar választási szokás szerint a csepeli önkormányzat is már jó előre beígérte a Metró

választópolgárainak. Amíg így mennek a dolgok, szakmai értelemben nincs is miről beszélni. Egyébként délen sem egyszerű az un. 5-ös Metró jövője, hiszen a csepeli-ráckevei elágazás műszakilag máig tisztázatlan. Talán a Fadesa konzern többet tud ennél, hiszen ő a 200 csepeli hektár jövőjében közvetlenül is érdekelt, bölcsen előrelátó tulajdonosa. Egyelőre brüsszeli ingatlanspekulánsokról nem tudunk a térségben, így ennek a projektnek a középtávú EU-s realitása, mai józan szemmel nézve a 0-val egyenlő. Hacsak.....és „olimpia” ürügyén mégis megpályázzuk Brüsszelnél. A „bölcs” tervezői előrelátásra jellemző, hogy az ÉDR megaprojekt városi ütemezési forgatókönyvekbe történő szerves beillesztése eddig fel sem merült. Marad tehát a fatalista vagy-vagy szakmapolitika, melyben a szakmai érvek felett a mindenkori politobürokrácia választási-hangulati elemei döntenek.

Egyelőre erről ennyit. De hogy a jövő mit hoz, azt most közlekedési szempontból ebben a forráshiányos országban még körvonalaiiban is nehéz megjósolni. Ettől azonban lehetne tervezni és gondolkodni közeli s távoli jövőről, sőt. Hiszen például az infrastruktúra-fejlesztéssel szövetkezett ingatlanfejlesztési lobby-háló még ma is átláthatatlanok, hiába nyomoz nagy sajtó-viszhanggal esetenként az ügyészség. A krónikus forráshiány pedig két évtizedes csúcspontot döntöget és már átcsapott az üzemeltetésbe is (ld. BKV válság). Ha viszont Metró-fejlesztésről van szó – településfejlesztési szempontból – távlatban talán inkább be kéne fejezni a már megkezdett műtárgyakat. Elsősorban is arra alkalmas időben a 4-es Metró 2. ütemét, a Virágpiaci és Bosnyák téri meghosszabbításokat. Vagy ki kéne építeni a 3-as Metró újpesti vasútállomását. De nagytávlatban akár az sem lenne haszontalan, hogy a 2-es Metró-t Bel-Budán a Hegyvidék számára egy megállóval meghosszabbítsanak a BAH csomópontig (P+R parkoló). További akut mélyépítési feladat a Gödöllői HÉV bevezetése a Stadionok fogadóképes metró-megállójába, aminek nagypolitikai PR realitást viszont a tervezett Budapest-Gödöllő Világjátékok adhatott volna 2017-re. De az is vizsgálat tárgya lehetne – zöld opció - hogy jelentősebb metró-építés nélkül, a felszíni gyors villamos hálózatok – pl. pesti fonódó hálózat - költségkímélő továbbfejlesztésével hol-mire mehetnénk a városfejlesztésben, ne adj Isten, egy esetleges Világjátékok vagy Olimpia távlataira és szükségleteire is tekintettel. Erről azonban közlekedéstervezői, Metró-építési lobby ellenérdekek miatt természetesen nem készült eddig érdemi koncepció. Talán jobb is így. Mert akkor sor kerülhet végre az elhanyagolt, alternatív közlekedési ágazatok – vasút, villamos – elfogulatlan és érdemi számbavételére is a városfejlesztésben.

A budapesti hídépítés javasolt forgatókönyve

Széchenyi István Lánchíd „projectje” óta hidat építeni a Dunán mindig is a műszaki feladaton messze túlmutató szimbolikus jelentőségű kultúrmérnöki tettnek számított. Mint ahogy így volt ez a belvárosi Szabadság- és Erzsébet hidak impozáns újjáépítéskor, az Árpád híd stratégiai jelentőségű kiszélesítéskor, vagy a sokak által sokat vitatott Lágymányosi (ex-l'expo) híd megépítéskor is. A méltatlan utókorra Budapest vonatkozásában már „csak” az a feladat maradt, hogy

műszakilag-gazdaságilag legalább megalapozott javaslatot, forgatókönyvet tegyen a még hiányzó 3-4 fővárosi hídnak az építési sorrendjére a mindenkori várospolitikának. Merthogy északon, kormánypenzen az impozáns M0-ás híd már részlegesen üzemel! Furcsa módon azonban ez a műszaki tény – örömhír jobb esetben - okozza a budapesti közlekedésfejlesztési lobby számára a legfőbb fejtörést. Ezért is késleltetik az alagútépítést a 10-es út felé Üröm határában. Ügyeletes szkepticizmusuk egyrészt az államilag finanszírozott M0 keleti-északi szektorának távlati - bel-budapesti- funkciójával kapcsolatos. Ehhez szorosan kapcsolódik ugyanis az eredetileg „Munkás körútnak” nevezett középső pesti gyűrű akut aquincumi ütemezése – mármint, hogy most, lobby érdekből (?), a déli résszel szemben az északnak kellene következnie - ami az un. pesti átmeneti „barna” zónán, főként Kőbányán keresztül szoros kapcsolatban van két budapesti Duna-híd program további ütemezésével is. Több százmilliárd forintos nagyberuházásokról és távlati várospolitikai jelentőségű döntések előkészítéséről lévén szó, ennél a kérdésnél érdemes kissé elidőznünk.

Történt, hogy első lépésben az eredeti „Munkás körutat” project-néven sebtiben átkeresztelték „Körvasút körútra” (délen nincs is körvasút!), aminek az érthető ideológiai okokon túl azonban – mint később kiderült – komoly műszaki-ütemezési vonatkozása is lett. Arról van szó, hogy a közlekedéstervezők többségének ma is az a szakmai véleménye, hogy a Körvasút körutat a fejlettebb, de egyúttal túlterhelt északi térségben kell elkezdeni, első ütemben az Aquincumi híd megépítésével. Utóbb ezt a prioritást stratégiaileg erősítette, hogy közvetlen szomszédságában két jelentős, és eladósorba jutott fővárosi tulajdonú ingatlantest is található – a „Gázgyár projekt és az Aranyhegy lábánál a „Mocsáros” területei. De kissé távolabb, ugyancsak a tervezett híd lábánál húzódik még a sztárolt Graphisoft beruházás is. Valamint, és nem utolsósorban az óbudai Hajógyári sziget új keletű izraeli tulajdonosainak sem mindegy, hogy tervezett „Las Vegasuknak” lesz-e közvetlen alternatív kapacitív közúti pesti kapcsolata. És eddig csupán a tervezett óbudai hídfőről volt szó, a Pesten távlatban kapcsolódó kiterjedt angyalföldi és kőbányai barna mezőkről csak a 2020-as távlatú Városfejlesztési Konceptió tesz említést szlogen szintjén. De hát ugyanilyen attitűddel maradt le a szakmai prioritások sorában a „Munkás körút” déli szektora - Kőbánya-Határ útról van szó - ami tipikusan városfejlesztési prioritás számba menő barnamezős nagyprojektnek számítana. Az ehhez tartozó Csepel-Albertfalvai híd megvalósítása forgalomtechnikai szempontból – különösen az után, hogy a Lágymányosi híd, környezetvédelmi okokból torzó marad - legalább annyira sürgető lenne, mint az aquincumi. Műszaki megvalósítása azonban még annál is egy fokkal bonyolultabb, s így drágább, mivel környezetvédelmi szempontból a Rózsavölgy, Gubacsi dűlő és Kőbánya alatt összességében mintegy 8 km hosszú közúti alagutat kellene fúrni, és a Kőér utcai – vasút alatti-feletti - háromszintes csomópontja sem piskóta. Olyan stratégiai kihívás ez, amit reális-mértéktartóan csakis komplex fejlesztési forgatókönyv, scenárió segítségével lehet struktúra-tervezni és megvalósítani. Szemben a mai projekt szemléletű, projektfinanszírozású egydimenziós gyakorlattal.

A költségek szükségszerű optimalizálásának lehetséges foratókönyve szerint egyrészt ütemezhető elemeire kell tagolni a hídépítési nagyprojektet, természetesen a környezeti használhatóság maximális fenntartása mellett. Másrészt a már meglévő, térben kapcsolódó útelemelek folyamatos bevonásával maximalizálni kell az épülő „Munkás körút” területfejlesztési, területhasználati határfokát és városon belüli tehermentesítő, teherelosztó hatását. A városon belül ugyanis nem az átmenő – gyorsforgalmi – jelleg, hanem az érintett városrészek maximális kiszolgálása, kapacitív feltárása a tét. Azaz a városi organizmus kiegyenlített fejlesztése. Ezért ütemezhető megoldást, egyfajta fejlesztési foratókönyvet javasolunk. Első ütemben az Albertfalvi-híd költségkímélő módon, a rózsavölgyi és kőbányai alagútszakaszok nélküli, továbbfejleszhető provizóriumként épüljön meg. Természetesen villamos vonallal és támaszkodva a már meglévő Gubacsi híd lokális kapacitástartalékára, esetleg szélesítésére, és kiépült Soroksári úti csomópontjára. Épüljön meg ugyanakkor első ütemben a Gubacsi közúti alagút mintegy 2km-es szakasza, kapacitív tranzit kapcsolatot biztosítva az új csepeli csomóponton keresztül, az épülő Csepeli gerincút (M0) és a meglévő Határ út között. Ezzel egyúttal a Gubacsi híd két középső sávja is célszerűen felszabadítható az ominózus 3-as villamos szintbeli átvezetése számára, nyugati távlatban egészen Budaörs határáig (Stefánia út) .

Ráadásul a csepeli Fadesa-konzern 200 hektáros „Mannhattan és Lagúnaváros” területét, meg a szomszédos Duna–City és Gubacsi dűlő összességében 80 hektáros fejlesztési területét is közvetlenül feltárni képes Albertfalvi híd-Duna alagút költségei egy erre alkalmas, településrendezési szerződésben is megalapozott közcélú PPP konstrukcióban „méltányosan” megoszthatók lennének, ezzel is csökkentve a Főváros infrastrukturális út- és hídépítési költségterheit. És akkor még a szomszédos „Nagy Bikarét” 200 hektáros - Budapesten a legbarnább mezős, távlatban pedig az újbudai Infó-parkhoz kapcsolható 200 hektáros pesti Talentin – területét nem is számoltuk bele ebbe az ígéretes partnerség-perspektívába. Amit egy erre alkalmas *projekttárság szabályozási prekonceptió és ingatlanfejlesztési hatástanulmány* alapján – a híd- és alagútépítés hatásvizsgálata keretén belül - településrendezési szerződésben is feltétlenül rögzíteni kellene. Mert a fejlesztéshez, tőkehiányos időkben feltétlenül új – innovatív és proaktív - finanszírozási stratégiára és foratókönyvekre van szükség, a válsághelyzetből erényt kovácsolva.

Különben is, a budapesti hidak építési sorrendjének történeti trendje is azt kívánja, hogy ha épült egy híd északon – ez az M0-ás híd – akkor a következő délen épüljön, különösen, ha ezt várospolitikai (barna mező, munkás kerületek szövetsége) és gazdaságossági (közcélú PPP konstrukció) egyaránt alátámasztják. Alátámasztja továbbá az a tény is, hogy míg északon csak közúti híd építésére nyílik lehetőség, délen, az Albertfalvi híd esetében a térség villamos hálózatát kiegészítő, kiteljesítő (3-as, 24-es fonódó viszonylatok) közúti-villamos híd építése is lehetséges, sőt kívánatos. Mert az a nagy helyzet, hogy a Főváros jelenlegi pénzügyi helyzetében – amikor a BKV üzemeltetése is sztrájkokkal fenyegető politikai gond, a metró kocsikat pedig tömegesen selejtezni kell – távlatban egyidejűleg két Duna hidat nem tudunk megépíteni, egyet is alig. Egyértelmű várospolitikai döntésre támaszkodó prioritás

hiányában pedig marad a mérnöki tervezetés, foglalkoztatás finanszírozását ugyan folyamatosan biztosító átkos lebegtetés, de ebből egy híd középtávú építése sem jön ki. Miközben ez alatt az érintett területeket kapacitív ráfejlesztésekkel agyonspekulálják az egyre türelmetlenebb ingatlanfejlesztők – konglomerálódás - előbb-utóbb olyan lobby-nyomást gyakorolva a Fővárosra, BKK-ra, hogy az, a józan műszaki-gazdasági és hálózatfejlesztési szempontokkal felhagyva, enged az erősebb, befolyásosabb befektetői akaratnak, a kialakult privát status quonak. Egyébként, amíg az infrastruktúra fejlesztés jóváhagyott szabályozási terve belátható időn belül nem ér el egy ingatlan tömböt, annak felvásárlási és fejlesztési költsége a „piacon” jelentősebben olcsóbb, tág teret nyitva a távlatra szóló spekulációnak.

A jelzett fővárosi hídvitát bonyolítja, hogy egyelőre még az épülő északi M0-ás híd távlati szerepével kapcsolatban sem csitulnak el a szakmai indulatok. Különös tekintettel a budai M0 szakasz nagytávlati megépítésének lehetséges paramétereire, hiszen egyelőre bizonytalan az északi M0 (alagutas) továbbépítésének sorsa is a 10-es útig. Holott ennek a Főváros szempontjából is döntő jelentősége lenne, bár ő a már befejezés előtt álló északi M0 teljes befejezése helyett, önös és kisstílusú lokális érdekek nyomására inkább az Aquincumi híd beruházás megkezdését preferálná. Kapóra jön az érvelésben, hogy az M0 sürgető folytatásában az ilyenkor szokásos helyi agglomerációs és kerületi önkormányzati érdekkülönbségek éppúgy késleltető tényezők, mint a civil zöldek makacs kötekedései, ma még pontosan nem ütemezhető távlatba tolva a 10-es út alagutas elérését. Amíg viszont ez lebeg – és ezt a lebegtetést fokozza a viszonylag frissen felmerült szlovák-magyar együttműködés Esztergom-Zsámbéki medence (Talentisz project) É-D-i express autópálya megvalósításáról szóló terve is – addig az Aquincumi kontra Albertfalvi híd alternatívája, 1. számú közlekedési prioritásként továbbra is szakértői megbízásokat folyamatosan finanszírozó készenlétben tartható, lebegtethető.

Városfejlesztési szempontból azonban abszurdum, hogy minden megkezdett közlekedésfejlesztési nagyberuházást késleltetünk vagy félbehagyunk, majd máskor és máshol folytatjuk. Ennek dekonstruktív hatása a városegysítesek következtében amúgy is konglomerálódott városszövetre beláthatatlan távlati következményekkel jár. Budapest térszerkezete ugyanis tele van a legkülönbözőbb korszakokban kiszabályozott és aztán félbe maradt közúti- és Metró elemekkel, hogy csak az egyik legfrissebbet említsük meg – az Egér út megszakadása az Andor útnál, ami például a Galvani híd megépítésére vár, illetve a Lágymányosi hídfő budai oldali megszakítása a Fadrusz utcaiak felheccelt ellenállása miatt, elviselhetetlen „kapacitív” forgalmat zúdítva az Etele út-Lágymányosi híd viszonylatra. És egyelőre itt be is zárul a várospolitikai és szakmai tehetetlenség köre. Híd-kérdésben tervezési patthelyzet van, miközben a meglévő hidak térségét előzönlí a személygépkocsik és kamionok áradata, Budáról Csepelről, Kőbányáról. Az utóbbi viszont – hiába Budapest földrajzi közepe – miután enyhén szólva sem tartozik a városvezetés és a tervezők által egyoldalúan sztárolt un. „Duna zónába”, aligha számíthat jelentős lobby-támogatásra. A tervezendő hídfők árnyékában ugyanis már alig esik szó a „Munkás körút” belső, kőbányai alagutas szakaszáról, sőt. Helyette a tervező-

tanácsadók a vele párhuzamosan haladó ún. „Külső kerületi körutat” irányozták elő megvalósításra. Ahol viszont eddig egy kapavágás sem történt. Hogy itt a szokásos kerületpolitikai lobbyszás játszott-e szerepet, vagy a tervezők hibáztak, az a romló városstruktúra szempontjából tulajdonképpen mindegy. Ez a forráshiányban is szétforgácsolt fejlesztés azonban nem csupán struktúraromboló, hanem relatíve a legdrágább, mert kis hatékonyságú, pazarló megoldás is. A hídvita eldöntéséhez komplex és strukturalista ágazati, fejlesztői szemléletváltásra van szükség. Amely, szakítva az egyoldalú projekt szemlélettel, összvárosi szinten értékeli a meglévő és tervezett hálózatok térbeli együttműködését. Esetünkben azt, hogy a megépült északi M0-ás híd miként segíthetne be a belső városi közlekedésbe, illetve, hogy egy délen építhető Albertfalvi híd miként kapcsolható, akár provizóriumként is az északi híd forgalmi, hálózati köréhez. A merev ágazati-funkcionalista szemlélettel szemben ezért az organikus, ágazatközi közlekedési struktúrákat célszerű előnyben részesíteni Talán majd a 2009-et követő „Budapest és Környéke Közlekedési Rendszerfejlesztési Terve” – BKK által kezdeményezett - felülvizsgálata felül tud emelkedni ezeken a durva szakmapolitikai hibákon, és égető hiányosságokon. Vannak erre mutató pozitív előjelek is, de az előzmények ismeretében a kétely az elhamarkodott politobürokratikus lobby döntések vonatkozásában indokoltabb.

Közúton a megoldás felé

Mert a városi autódömping érdemi enyhülésére még évtizedekig nem számíthatunk, örülve annak is, hogy a modal-split mutatót szinten tudhatjuk tartani. Összességét tekintve azonban a relatív lemaradás a közúti közlekedési létesítményekben Budapesten belül óriási, nagytávlatra kivetítve is 1000 milliárdos nagyságrendekben mérhető csak. Ehhez hasonló a nagyságrend természetesen a villamos-metró kötött pálya és az egykor világszínvonalon kiépült vasúti ágazatokban is. Például a velünk azonos nagyságrendűnek számító Bécsben csupán metróból 6 vonal épült ki az utóbbi 2-3 évtized alatt, amit azóta is folyamatosan bővítenek, miközben a belső vasút- és villamosvonalak is természetesen fejlődtek. A közúti kiépítettség színvonaláról már nem is beszélve. Ezt a nagyfokú lemaradást csak területileg koncentrált és mértéktartó organikus forgatókönyvek szerint, egy paradigmaváltásban megújított ingatlangazdálkodásba integrált, nagyhatékonyságú és komplex fejlesztéspolitikával lehetne belátható időn belül – például 2020/28-ig, középtávon – érzékelhetően enyhíteni. Ehhez jó alkalomnak és generatív apropónak kínálkozna egy esetleges 2028/32-es városmegújító Budapesti Olimpia munkahipotézise is, amelynek legkésőbb 2014-ben megkezdett előkészületei során számos, ma még lebegtetett infrastruktúra hálózati kérdés és stratégiai elem kerülhetne áldásos „kényszerpályára”. Itt van például a „Csepeli gerincút” stagnáló sorsa, pedig a kilátásba helyezett Észak-csepeli nagyszabású fejlesztések ennek megépítését többszörösen is indokolnánk, az agglomerációs funkciójáról (Szigeti gerincút) már nem is beszélve. Az eddigi Térségalkalmassági Hatásvizsgálatok ugyanakkor egyértelműen igazolják - az M1-M7-es kapcsolatokkal ugyan rendelkező szomszédos Galvani híd távlati fontossága mellett (Andor utca) – az Albertfalvi közúti és villamos híd középtávú prioritását. Melynek Határ úti-kőbányai folytatásával, 20-30

éves provizóriummal, a meglévő Rákospalotai határúton keresztül akár az északi M0-as új Duna hídhoz és 10-es úthoz is kapcsolódó északi M0-ra köthetne ki a Munkás körút 1. - DK-i – üteme. Anélkül, hogy egyidejűleg a költségesebb Aquincumi hidat is meg kéne építeni. Akár ellenszélben annak területfelhasználási, ingatlanfejlesztési lobby támogatásával is Budapest III. kerületében.

A pénzügyi ütemezésben természetesen figyelembe kell venni, hogy az Albertfalvi hídprogramhoz kapcsolódó 3 közúti alagút elem – a rózsahegy, a gubacsi és a kőbányai, összességében 8 km - egyidejű megépítése pénzügyileg nem reális, és forgalomszervezési szempontból sem feltétlenül indokolt. Mérlegelés tárgya, hogy melyik alagút szakasz építendő meg egyidejűleg a híddal, ahhoz, hogy az összvárosi forgalomszervezés a legjobban járjon. Ebből a szempontból a közbenső – gubacsi – alagút szakasz első ütemű megvalósítása kívánatos, hiszen így a legkevesebb forrásból a legkritikusabb térségben teremt kapacitív kapcsolatot a Csepeli gerincút (M0) és a Határ út között. Egyúttal szabad kapacitást teremtve a Gubacsi hídon, ami lehetővé teszi a 3-as villamos átvezetését is a Határ út felől Buda irányába.

Ugyancsak az Albertfalvi híd középtávú, kívánatosan 2028-ig megépülő komplex nagyprojektje elmaradhatatlan részét képezi a meglévő Határ út - villamos vonalakat is szem előtt tartó - felújítása egészen a Kőér utcai 3 szintű közúti-vasúti közlekedési csomópontjának preventív kiépítéséig – Barabás úti és Kőér utcai barna mezős leágazással. Az ide tervezhető szint feletti körforgalom (Budaörsön már van ilyen) – miközben befogadja a távlati kőbányai alagút elemet – két irányban is elágazhat. Egyrészt a meglévő Vaspálya úton keresztül – az Éles saroknál a közúti és villamos felüljáró megépítésével - Kőbánya és Zugló városközpontjai felé. Egyúttal városi belső körúti kapcsolatot biztosítva a Kerepesi út és M3 felé, ezzel is elősegítve az Erzsébet hídi belvárosi terhek enyhítését, és már középtávon is újabb lökést adva a Budapest Szíve programnak. A Nagy Lajos király-út kiszabályozott második sávjainak a megépítése a meglévő városi M3-as csomópontig ugyanezt a célt szolgálja. Sőt a Szegedi úti felüljárón keresztül akár Angyalföld központjáig is elérhet a kerületközi „munkás” program, aminek az egységes főváros szempontjából várospolitikai jelentősége is óriási. Városszerkezeti szempontból és távlatosan is ez lehet a városközpontot övező külső kerületközpontokat közútilag összekötni hivatott „Munkás körút” belső, városi forgalmi szerepe.

Másrészt a „Munkás körút” provizórikus másik kapacitív elemét a javasolt Kőér utcai közlekedési csomópont Gyömrői úti, meglévő leágazása adja, amely az ugyancsak meglévő Sibrik Mihály úthoz és Gránátos úthoz csatlakozva, már gyorsan eljut a majdani kőbányai alagút északi kiágazó térségébe. Ahol a Tárna utca magasságában építendő vasút feletti átkelés után - első ütemben takarékos szintbeli csomóponttal - elérheti a Keresztúri utat, és jövele tulajdonképpen célját, a Körvasút sort. Az innen immár távlatra is kiépítendő, szint felett vezetendő Körvasút körút-elem mintegy 2,5 km-es hosszban átmenetileg hatékonyan biztosítja az M0-ás csomóponttal is rendelkező Rákospalotai határút – és ezzel egyidejűleg az újpalotai harántkapcsolat – elérését. Ahonnan már Duna híddal is kiépített sztrádakapcsolat

nyílik a Fővárosi agglomeráció északi nagytérségei, a 11-es és 10-es utak felé is, anélkül, hogy az Aquincumi hidat meg kéne építeni. Az Albertfalvi hídhoz javasolt „provizórikus” közúthálózat lényege tehát egyrészt az ütemezhetőség, a fejlesztési forgatókönyv, másrészt meg az, hogy az aktuális használhatóság biztosítása érdekében a távlatból provizóriumként előrehozott közbenső projekt elemeket alkalmazzuk a rendszerben (ld. Gubacsi alagút, Zuglói körvasút sor).

Az ütemezési és takarékosági okból javasolt provizórikus kőbányai elkerülő hálózat amellet, hogy városrész-közi kapacitív kapcsolatokat is ellát, autós szemszögből pár perces többlet idővel jár csak, de hát a városon belüli egyéni közlekedés nem a tranzit sztrádáról szól. Másrészt az így feltárható kapcsolati rendszer képes olyan barna mezős potenciális területek feltárására is, amelyek fejlesztési profitja – erre alkalmas finanszírozási modelleken keresztül – éppúgy forrásbővítő lehet a közszféra számára, mint ahogyan egyidejűleg takarékos az ütemezhető hálózati megoldás. Két legyet egy csapásra, mint ahogyan a javasolt közúti nagyprojekt egyidejűleg „Munkás körút és „Körvasút körút is egyben. Ez a provizórikus működési kompromisszum az ára annak, hogy forráshiányos időben is bele tudjunk vágni egy évtizedek óta halasztott, de több dimenzióban is égetően szükséges olyan nagyprojektbe, mint az Albertfalvi-híd és az ehhez csatlakozó városi magisztrális úthálózat már meglévő elemeinek összekapcsolása. A kérdés forgalomszámlálási modellezése, megalapozása természetesen nélkülözhetetlen, de dimenziója elsősorban gazdaság hatékonysági kérdés és a város összességének a mielőbbi működőképessé tételében gyökerezik.

Ehhez hasonló közúti „provizórium” építendő mielőbb ki a túlterhelt Férihegy-Gyömrői út bevezető szakaszához kapcsoltan, ahol Miklóstelep magasságában egy Maglódi útra és Helikopter útra – a Külső kerületi körút közbenső provizórikus nyomvonalán - terelt, ferihegyi tehermentesítő leágazó szakasz építhető ki. Még mielőtt a távlati M4-es út, valamint az un. „Külső kerületi körút” teljesen kiépülne. Ennek a provizóriumnak a hatékony működéséhez természetesen ki kell építeni a 4-es út belső, városi bevezető szakaszát is a Keresztúri út-Salgótarjáni út vonalában, a Tárna hídhoz kapcsolódóan (Ez utóbbi közúti csomóponti kapcsolat kapacitívra fejlesztésére nagytávlatban az adhat lehetőséget, hogy a Körvasút sor távlati kőbányai alagútszakaszát az Óhegyi park alatt a Gitár utcától egy, vagy két utcával elhúzzuk, helyet biztosítva a csomópontnak – *Koszorú Lajos* javaslata). Az útszakasz Hungária körúti csomópontja viszont az Asztalos Sándor út kiépítése árán közvetlen városi harántoló útvonallá alakítható át a forgalmas Dózsa György út rákapcsolásával a BOK park magasságában. Amit már ma is ki lehetne építeni a Fiumei útig, bekapcsolva a Ganz telep 70 hektáros barna mezőjét (Chinatown) a rehabilitációs fejlesztésbe. Ez természetesen újabb potenciális ingatlanfejlesztési forrás bevonását jelentheti a szomszédos városi infrastruktúra finanszírozásába.

A város folyamatos közúti üzemeltetését megkönnyítendő és fenntartandó fejlesztési „provizóriumok” azonban nem ágazati szétszabdaltságot, hanem ellenkezőleg: a mindenkor hatékony és integrált ütemezhetőséget biztosíthatják. Hiszen a Város

mindig is átmeneti állapotban van, aminek hatékony kezeléséhez a dinamikus folyamatokat tervszinten szabályozó *fejlesztési forgatókönyvek* éppúgy nélkülözhetetlenek, mint az *ingatlanfejlesztési és térségalkalmassági hatástanulmányok*. Ennek megfelelően az eddigi, merev, egydimenziós ágazati projekt-finanszírozást – ha Brüsszel is úgy akarja – a *struktúraterv*ek alapján felül kellene vizsgálni, a projekttérségek vonatkozásában műszaki-gazdasági átjárhatóságot biztosítva a különböző területi és ágazati projekt elemek között. Az, hogy alapvető cél a modal-split javítása, természetesen nem jelentheti azt, hogy a városi közútfejlesztési ágazat a háttérbe szoruljon. Mert ezen a téren, ágazati szempontból a budapesti barna mezők és külvárosok sok száz hektárja vár megoldásra és a fejlesztési tőke sok százmilliárdjainak a sorsa dőlhet el azon, hogy már középtávon, 2028-ig épül-e új híd, közút, alagút. Természetesen ott, ahol a fejlesztés útja már ma is repedezett, kátyús aszfaltból van kikövezve, és napirenden a dugó, torlódás, melynek igazi vesztese nem csupán az egyéni autós társadalom, hanem a dugóba megrekedő közúti tömegközlekedés. Mert a meglévő viszonylag kedvező adottságok ellenére még mindig krónikus hiánycikk az ezt kiváltó, környezetbarát és kapacitív kötött pálya hálózat – a felszíni villamos - integrált városi rendszere, különösen a pesti oldalon.

A villamoshálózat lehetséges reneszánsza

A közútnál bonyolultabb és költségesebb (a Metrónál azonban nagyságrendekkel olcsóbb) ugyanakkor a kötött pályás városi villamos hálózat kérdése, noha egyes elszigetelt elemeiben ezen a téren még ma is jól ellátottnak minősíthető Budapest közlekedési közállapota. A 2020-as középtávú olimpiai készülődés ugyanakkor vissza nem térő alkalmat biztosított volna arra is, hogy az integrált budapesti kötött pálya hálózat koncepcionális megalapozásával – Bécs mintájára - meghatározzuk a 2010-től 2034-ig terjedő (EU terv) időszak fejlesztési forgatókönyveit, konkrét teendőit, munkahipotézisként fókuszálva egy majdani 2020-as olimpiai ütemhatárra. Ehhez azonban, mindenek előtt, hivatalosan is szakítani kellett volna az un. 5-ös Metró évtizedes, begyepesedett szakmai dogmájával. Mert az olimpiai előtervezések során nyilvánvalóvá vált, hogy Csepel- Észak frekventált területére ugyan már középtávon is kell majd kapacitív kötött pályás közlekedés, de hogy az ezer sebből vérző, alig ütemezhető és százmilliárdokat felemésztő 5-ös Metró nagyprojekt legyen az, 2006-10 táján még egyértelműnek tűnt. Azóta viszont, sok okból a csepeli olimpiai parkhoz és a Fadesa birodalomhoz kötött 5-ös Metró megvalósítása 2020-ra műszakilag éppoly lehetlenné vált, mint városszervezői magá a budapesti olimpia. A Zuglói olimpiai park és a kelet pesti potenciális versenyhelyszínnek alternatív opcionálásával ugyanis lehetővé vált, hogy egy majdani – 2028/32? - budapesti olimpiát és az 5-ös Metrót egymástól elválasztva, külön-külön projektként vizsgáljuk. Eszerint egy ÉDR típusú metróhálózati makroelemre 2020/28-at követő nagy távlatban természetesen szüksége lehet Budapestnek. Ami azonban sem Csepel-Erzsébet középtávú fejlesztését, sem egy középtávú budapesti olimpia bevállalását érdemben nem befolyásolhatja. Az eredetileg az Astóriáig bevezetett I. ütem 250 milliárdos költségét viszont célszerű ennél városszervezői hatékonyabb, olcsóbb

– egytized költség - felszíni villamos hálózatok fejlesztésére, rehabilitálására allokálni, ahol a járulékos hatások, externáliák már középtávon és öszvárosi szinten is jelentkeznek. Forráshiányos időkben ugyanis még kevésbé engedhető meg az önző individualista megaprojekt, aminek az ideje viszont Budapesten a torzó 4-es Metróval lehet, hogy mindörökre lejárt. Az agyonsztárolt „csepeli olimpia” végső befuccsolásával viszont Csepelnek, Erzsébetnek is ki kell józanodnia a metrós álmokból és már középtávra új kötöttpályás megoldások felé kell nyitnia. Ennek első lépése a lerobbant csepeli HÉV viszonylat korszerű gyors villamossá (Combíno) fejlesztése lehet, ami környezetbarát módon – a Haller utca magasságában egy új milleneumi megállóval kiegészülve – haladhat át a rakparti panorámán a Boráros térig. Hogy pedig a térség kötöttpályás kapacitásnövelése középtávon is lehetségessé váljék, villamusként a jelenlegi döcögős 24-es Haller utcai nyomvonalán - a Szabadkikötő út mentén kényelmesen fonódva a csepeli gyorsvillamossal és az OBI mögött leválva arról - bővüljön a csepeli hálózat egy újabb harántoló, fonódó viszonylattal. Ennek dél-budai végállomása célszerűen Budafok központjában lehetne, a középtávon kiépítendő Albertfalvi-hídon kapcsolódva a hálózathoz. Ezzel a fonódással a Nagyvárad térnél és a Baross térnél meglévő, közvetlen belvárosi metrós kapcsolat lehetősége is fennáll.

Az Albertfalvi híd villamos vágányainak mielőbbi megépítése ugyanakkor Budapest délvidékén már középtávon lehetővé teszi az ominózus 3-as villamos Gubacsi közúti hídon (Szabadsághíd szindróma, vagy kiszélesítés) és a Topánka út-Török Flóris utcán keresztül történő, teljes kiépítését, távlatra akár Budaörs határáig. (a Stefánia úton a Hársfa utcai helyi körautóbusz végállomásig és P+R parkolóig). Egyúttal Csepel K-NY-i harántirányú kapcsolatait is fejlesztve, tehermentesítendő az axiális közlekedési igényeket is. Példának okáért a 3-as villamos Erzsébeten, a Török Flóris utcában fonódó kapcsolattal rendelkezne a Gubacsi úti 23-as villamossal, amely 200 hektárnyi barnamezős rehabilitációs munkahelyi területet is feltár, és másodlagos belvárosi kapcsolatokkal is rendelkezik a Mester utcán keresztül. Ennek a 3-41-es villamosnak ugyanakkor fonódó szakasza van a már említett Budafok-Keleti-pályaudvar összekötő harántoló „DBR” villamos viszonylattal is, az egykori 24-essel, ami annak jelentőségét tovább növeli. Ezek alapján jogosan vetődhet fel a kérdés: érdemes-e egy ilyen nagykapacitású, harántoló viszonylatot a Keletinél végállomásoztatni. A kérdés eldöntésében segíthet, hogy belátható távon belül a Keletig 2014-re kiépülő 4-es Metró 2.-es ütemű folytatására a Bosnyák tér felé aligha kerülhet sor. Hacsak nem vállalunk be egy olimpiát addig. Ebben az opcióban azonban túl sok a „ha” és a bizonytalanság ahhoz, hogy középtávon érdemben is számíthassunk rá. Ugyanakkor viszont azt is figyelembe kell venni, hogy kapacitív villamos Újpalotáról a zuglói Erzsébet királynő útján keresztül már a Mexikói útig üzemel, és a Thököly úton is megvan még a sínpálya. Ezért nem elképzelhetetlen a két zsákviszonylat, a Budafok-Keleti pályaudvar és az újpalotai járat kapacitív összekötése a Thököly út fennmaradó mindössze 2,7 km-es, metró nélküli szakaszán azzal, hogy itt a BKV busz és villamos közös belső pályán haladna, amire Budapesten már vannak kényszer szülte, de működőképes példák. A Mexikói úti

elágazás értelme, hogy az elágazó rákospalotai és újpalotai járat fonódása az Erzsébet királynő útján lehetséges. Ezáltal létre jöhetne már középtávon újra a 4-es metróból idővel kitakarított eredeti névadó tartalom. Az átmenetileg metrópótló funkciót is ellátó régi-új „DBR” gyorsvillamos, ugyanis provizórikusan orvosolhatná az 5-ös Metró hiányán túl a 4-es Metró Bosnyák téri, átmenetileg hiányzó II. ütemét is.

A középtávra javasolt „DBR” gyorsvillamos nagyprojekt gazdaságosságára és költséghatékonyságára jellemző, hogy csupán Budafok és Újpalota között a teljes 17 km-es vágányhosszból csupán 3 km-nyi új szakaszt kellene megépíteni, ami 82%-os költséghatékonyságot jelenten. A rendszerbe helyenként fonódó 3-as budaörsi villamos, csepeli gyorsvillamos és rákospalotai villamos meglévő hálózatával már nem is számolva. A középtávú költséghatékonyság tekintetében azonban még kedvezőbb a mutatója a 3-as villamos átvezetésének a Szegedi úti felüljárón, illetve kivezetésének Budaörs határába. A leghatékonyabb beruházásnak viszont maga a csepeli Combínó villamos ígérkezik, melynek kritikus csomópontja és fonódási helye „Édentől délkeletre” a Lágymányosi híd városépítészeti átalakuló déli pesti hídfője, az OBI és Duna city térsége. A teljes rendszer kiépítése Budaörs, Budafok, csepeli temető, Újpalota-Rákospalota és a Lehel tér között mindössze 15 km vágányhoszt, és 3 vasúti-közúti felüljárót jelent, melynek becsült költségvonzata a meglévő vágányok felújítását és a szerelvénytárs korszerűsítését is beleértve, 30-50 milliárd forint körül lehet. Ami mindössze 12-20%-a a 4-es Metró térségi I.-es üteme becsült költségének, AZ 5-ös Metró 1.-es ütemének 250 milliárdját már nem is számolva!

Az 50-100 milliárdra becsült „DBR” villamoshálózat teljes költsége viszont ez esetben „településrendezési szerződés” formájában már megosztható lenne a közsféra és a vállalkozói szféra között, különös tekintettel a csepeli 200 hektáros Manhattan és Lagunaváros túlfűtött ingatlanfejlesztési paramétereire, ahol, igaz Metró esetére, összességében 100- 120 milliárdos extraprofit kalkulálható. Amiből viszont csurranhatna-csepeghetne a gyorsvillamos fejlesztésére is. Gazdasági vonatkozásban ez a javasolt távlati új „DBR” gyorsvillamos hálózat ugyanis un. „fejlesztő hálózat” is lenne, ami azt jelenti, hogy – az egykori Fogaskerekű vasút építésének máig előremutató példáján okulva – a műtárgy okozta elvárt ingatlan felértékelődést, közcélú PPP konstrukcióban, részben vissza lehetne forgatni az összességében több ezermilliárdos távlati fővárosi infrastruktúra fejlesztés szűkös büdzséjébe. Ezt a gazdasági előrelátást például a 4-es Metró építése során a városvezetés elmulasztotta, kellett is utólagos források után kilincselnie Brüsszelnél (Ld. Etele tér szindróma, ahol ez a fejlesztés okozta extraprofit a térség ingatlantulajdonosainak és –fejlesztőinek a zsebébe kerül majd, ezzel is csökkentve a Város amúgy is permanens forráshiánnyal küszködő fejlesztési esélyeit). Ebben a középtávra javasolt innovatív konstellációban az egykori csepeli „HÉV” is, mint olyan, természetesen helyet kaphatna. Természetesen Combino-„DBR” elágazó gyorsvillamossá fejlesztve, Azt pedig majd a mindenkori várospolitikai döntheti el, hogy a középtávú 2028/32-őt követő távlatokban az immár valódi, felszín alatti „5-ös Metró” - a Ráckevei HÉV-et is bekapcsolva - milyen konfigurációban illeszkedik az akkor meglévő felszíni kötött pálya hálózathoz. És hogy időben megelőzze, vagy csak

kövesse a már meglévő, 1-es, 2-es, 3-as, 4-es viszonylatok teljes tervezett hosszban történő kiépítését. Mert lemaradás ezen a téren is van bőven, de ez legyen a nagyobb távlatok gondja. Amiről döntenem azonban természetesen már ma kell.

Egyelőre azonban még csak az üzemeltetési és fejlesztési forráshiányos 2011-ben vagyunk. Egy olyan munkahipotézis birtokában, miszerint 2017-ben Világjátékokat rendeznénk, 2028-32-ben pedig esetleg egy olimpiai nagyprojekt megvalósítására is sor kerülhetne, feltéve, hogy az szervesen illeszthető lenne az öntörvényű városfejlesztési forgatókönyvek rendszerébe. Az alapkérdés, hogy ebben a távlatban alkalmassá tehető-e a város fejlettségi állapota a rendkívüli terhelés fogadására, mégpedig reális, mértéktartó műszaki- és költségszinten. Első megközelítésben a meglévő városi kötőpálya integrált továbbfejlesztése merül fel közlekedési prioritásként. De ezt támasztják alá a modal-splitet javító általános törekvések is.

Van-e elegendő összfvárosi tartalék a budapesti villamoshálózatban, illetve fejleszthető-e ez kapacitív módon, a meglévő felszíni sínpárok mainál hatékonyabb hasznosításával? Mert rövidtávon úgy tűnik, a költséges Metró-fejlesztésnek egy időre beakonyult. Marad az utazó közönség által oly kedvelten használatos, és szerte Európában reneszánszát élő felszíni sínpár, melynek pozitív tapasztalatai közösség-szerte nyilvánvalóak. Stratégiai szempontból figyelemre méltó, hogy időközben bizakodásra okot adó bölcs döntés született például az un. „budai fonódó villamosok” dolgában, miszerint a döcögő, alulhasznosított óbudai 17-es viszonylatot a Moszkva téren keresztül összekötik az ugyancsak ritkán járó bel-és dél-budai 18-as viszonylattal. Ezzel kapacitív módon és közvetlenül összekötve Óbudát Dél-Budával. Leegyszerűsítve a kérdést: mindez alig 100 méter vágányszakaszon múlik, aminek a fele már ma is ki van építve! De hát a sikeresen meghosszabbított 61-es villamos Fehérvári úthoz történő kapcsolódása is műszakilag már kiépült, csupán döntésre vár a Móricz Zsigmond körtéri meghosszabbítás. De hova? Ezt a kérdést azonban már a távlatok visszaszámlálásából tudjuk megválaszolni. Mert ha az Albertfalvi új Duna híd középtávon villamos vonallal együtt épül ki – és ez stratégiai kérdés! - akkor természetesen Csepelre! Mert Csepelnek nem csupán a pesti Belvárossal kell intenzív É-D-i kapcsolatokat ápolnia, – Duna-zóna, Manhattan szindróma – hanem, fonódó módon Bel-Buda központi térségeivel is érdemes. Mindezzel mintegy előkészíthetnénk a *pesti fonódó villamoshálózat*” kifejlesztését és annak budai hálózati kapcsolatait is. Különösen, ha a 4-es Metró 2014-es Etelei téri átadására már illik befejezni a nagyszabású 1-es villamos pályáját is: délen a Borszéki útig, északon pedig távlatban az Óbudai vasútállomásig (Újabb fejlesztési területeket, tehát ingatlanfejlesztési adóból eredő forrást biztosítva az EU-s fejlesztések kofinanszírozásához).

Csupán költségforrás és politikai akarat kérdése, hogy a pesti fonódó hálózat 2028-ig reálisan kiépíthető I. üteme a távlatokra szokásos torzó marad, vagy - a lokális lakóközösségek megelégedésére és az általános közlekedési helyzet javítása céljából - tovább bővül és végérvényesen kibontakozik. Tennivaló meg adottság Pesten is van bőven, nem csak a „tehetősebb” Budán és a Belvárosban. Itt van

például a főváros geometriai súlypontjában elhelyezkedő kiterjedt és népes Kőbánya esete a Belvárossal, vagy Rákoskeresztúré, aki csúcsidőben, Péccel együtt mind ott tolong a túlterhelt Örs vezér téri metró megállóban. Pedig kézenfekvő lenne mindkét külső kerület együttes, közös ellátása gyors-villamossal. A VIII. X. és a XVII. kerületeket a Belvárossal összekötő kapacitív gyors-villamos mellett több érv is szól. Mindenekelőtt az, hogy a 4-es Metró 2014-es átadásával a potenciális belvárosi fogadótérsége immár 2 metró megállóból és egy Combinó megállóból is áll a Blaha Lujza tér- Népszínház utca magasságában. Az erre rászervezendő villamos vonalak jelentős része pedig már kiépült Józsefváros és Kőbánya térségében, csak korszerűsíteni és meghosszabbítani kell Rákoskeresztúr irányába. Jellemző a helyzetre, hogy a meglévő, mintegy 14 km-es pályaszakaszhoz (a Rákoskeresztúri temetőig) csupán 6 km-nyi új sínpárt kellene még építeni ahhoz, hogy a Kőbányán elágazó-fonódó (3-as villamos) rákoskeresztúri viszonylat kapacitív és gazdaságos Belvárosi kapcsolatot jelenthessen az érintett „munkás” kerületeknek. A 70%-os pályakészültségi határfokot költség szempontból ugyanakkor megterheli a bővítendő közúti felüljáró, valamint az a tény, hogy közúti forgalmi szempontok miatt a rákoskeresztúri Városmegye és a Keresztúri úti kicsatlakozás között ezt a járatot 2 km hosszon valószínűleg kéreg alatt kell vezetni. (Ehhez kapcsolódó vizsgálat tárgya, hogy a Jászberényi út városi elkerülő szakaszát jelentő új M4-es út bevezető szakasza milyen ütemezésben épülhet meg). Jelentős költségcsökkentő tényező lehet ugyanakkor, hogy a Kőbányai út-Jászberényi út kapacitív axisában összesen négy városi jelentőségű fejlesztési térség kapcsolható rá a forgalmi rendszerre: a Ganz telep 70 hektáros barna mezője, a BNV-Lóversenypálya 120 hektáros témaparkja, a Fehér dűlő 100 hektáros potenciális sport- vagy témaparkja, valamint a Rákosi rétek mintegy 500 hektáros rekreációs témaparkja. Összességében tehát a javasolt villamos hálózat közvetlen térségében 8-900 hektárnyi ingatlanfejlesztési terület vár megművelésre. Amelyből, közcélra spekuláló, okos gazdálkodással, „településrendezési szerződések” keretében a 30-50 milliárd forintra becsülhető közlekedési városprojekt legalább 50%-ban kofinanszírozható lenne. Vagyis ez azt jelenti, hogy minden szomszédos fejlesztési hektárból mindössze 20-30 millió forintnyi extraprofitot – 3-4000 Ft/m²-t - kéne a közszférának adó, vagy hozzájárulás formájában közcélú fejlesztés céljára átvenni. Mindez forráshiányos időkben természetesen alapvetően befolyásolja a projekt városi fejlesztési forgatókönyveken belül elfoglalható ütemezési pozícióját. Hacsak nem történik valami rendkívüli intermezzo a jövőben. Például az, hogy a megváltozó nemzetközi gazdasági környezetünkben belső esélyünk és készletünk támadna egy hazai olimpia távlati – 2028-32-es - bevállalására. De ez már egy másik, bár kapcsolódó történet.

Amikor is a Kelet-pesti sport- és témaparkok felértékelődése szükségessé teszi azok közvetlen kötőpályás elérhetőségét is. Különösen igaz ez a kieső rákos-völgyi rekreációs témaparkra, amely a maga 500 hektáros „vizes” tartalékterületével – pesti Hűvösvölgy nagyságrend és távlati minőség – a budai 61-es villamos mintájára különösen indokolja a kötött pályás elérhetőséget. Erre a meglévő 37-es alulhasznosított kőbányai csonka viszonylat jelenthetnek kínáló lehetőséget: az

ugyanis, a Verseny utca térségéből hurokjáratként indítva – Stadionok, Metró megálló – az Asztalos Sándor utca nyomvonalában haladva, rátérve a meglévő vágányokra, a Terebesi úton érhetné el a rákosfalvi HÉV-MÁV állomást és onnan Rákos-völgyet. Ugyanakkor a Kozma utcai végállomás meghosszabbításával, egy új vasúti hídon keresztül fonódó járat építhető ki a 28-as rákoskeresztúri villamossal is, amely az Újhegyi úton érne el a másik végállomást, a KÖ-KI-t. Ezzel is javítva Rákoskeresztúr közvetett metró elérhetőségét. Az ily módon szerény eszközökkel is valóságos rekreációs zarándokhellyé varázsolható pesti „zöld ék” számos jelentős intézményt foglalhatna magába – BNV, Lóspart, Kőbányai olimpiai sportpark, új Városliget, Tenisz park, Vadvízi evezős pálya, Golfpályák, patak menti mesterséges tavak (H’omszki tó pl.) stb. – és természetesen nem csak egy majdani olimpia vonatkozásában. Mert a budai szituációhoz hasonlóan – 61-es villamos, Móricz Zsigmond körtér-Szell Kálmán tér, Hűvösvölgy – Pesten is lehetőség kínálkozna arra, hogy egy fél órás „zötykölődés” után az „olimpiai” zöld villamoson kint lehessünk a pesti „Zöldbe”, melynek rekreációs programkínálata akár vetekedhetne a budaival.

Kérdés, hogy a középtávra bekalkulálható nagyprojektek – Albertfalvi híd-Munkás körút I. ütem és a „DBR” gyorsvillamos hálózat - mellé 2028-ig fel tudjuk-e ütemezésben venni a Kőbánya-Rákoskeresztúr gyorsvillamos hálózat fent ismertetett projektjét is. Ha az így keletkező, összességében 4-500 milliárdos közút és kötött pálya fejlesztési költségcsomag legalább 40%-a, azaz 160 milliárd, mint kofinanszírozás a hálózat által érintett térségek ingatlanfejlesztéséből intézményesítetten és biztonságban finanszírozható lehetne, talán van rá esély. A fennmaradó 60%-ra azaz 240 milliárdra kellene csak az EU-s forrást megpályázni azzal, hogy a fejlesztések nem csupán a várost, az ingatlanfejlesztőket, valamint a közmunkát és környezetvédelmet érintik és serkentik, hanem perspektívikusan egy nemzetközileg topon jegyzett nagy világesemény – például a 2028-32-es Közép-európai Olimpia – középtávú stratégiai érdekeit is szolgálják. Merthogy a 2028-as középtávra eddig javasolt 3 közlekedési nagyprojekt – a meglévő városi és országos vasúthálózat hathatós rásegítésével – már új Metró-szakasz nélkül is elegendő lenne ahhoz, hogy egy esetleges olimpiai csúcsterhelést is elviseljen a város. A Belváros keleti peremén elhelyezkedő, összességében 1000 hektáros akcióterület aktiválása viszont így már a középtávon, egy 2028-32-es olimpiára megvalósulhat, erősítve a meglévő infrastruktúra-hálózatok funkcióját, és a fizetési-adózási kedvet az ingatlanfejlesztők részéről. De a várhatóan legfőbb finanszírozó EU számára sem lenne közömbös a jelenlegi pénzügyi válságban egy nemzetközileg is példaértékű, a reálszférát és a „munkás” perspektívát is alapvetően élénkítő gazdasági prosperitás beindítása Közép-Európában. Ami „zöld” program is egyben. Sportdiplomáciai, várospolitikai és nemzetstratégiai szempontokon túl mindez tehát egy majdani Olimpia szempontjából sem elhanyagolható szempont. Mint ahogyan az az olimpiai területeket is feltáró *pesti fonódó villamos* hálózat sem, amely utóhasznosulásában is példamutató fejlesztő tényező lenne az olcsóbb, környezetbarát közösségi közlekedés továbbfejlesztésében. Mert a közúti villamosközlekedés számára az

intermodalitás, interoperativitás, fonódás, elágazás, harántolás éppoly fontos hálózat szervezési tényező, mint a MÁV esetében az S-Bahn-R-Bahn forgalomban. Különösen, ha a tervezett hálózat mentén jövőbe mutató, fizetőképes terület- és funkcióstruktúra helyezkedik el, és nem a mindenkori ingatlanlobbyk rövidtávú elvárása és politobürokratikus pressziója. Hanem, mint esetünkben is, például egy majdani olimpia - városi szövetbe szervesen beilleszkedő – területstruktúrája és akcióterülete. Az olimpia szerves városi beilleszkedése persze azt is jelenti, hogy ez csak egy – igaz nem jelentéktelen – intermezzója a városfejlődésnek. De nem mindent felülmúló inflexiós pont, hanem a szerves előhasznosítás és utóhasznosítás motorja. Vagyis nélküle és kívülről is van élet, van jövő a városban. Hogy mennyire, az majd kiderül az elméleti utóhasznosításnál. Amit úgyszintén jóelőre kell tervezni.

A budapesti Metró-hálózat távlati megkoronázása

A budapesti olimpia metrószál távlatának 2011-es hallgatólagos felmondása a budapesti Metró-építés számára is új helyzetet teremtett. De mert mi szeretjük Budapestet – *we love Her* – és természetesen Csepelt is több okból nagyon szeretjük, nem hagyhatjuk ebek harmincadjára jutni az egykori metrószálprojektet sem. Annál is inkább, mert Budapest „metrószál” korszakának utolsó, immár interoperábilis, strukturálisan még hiányzó, axiális alapeleméről van szó, amely távlatban még hiányozni fog a hálózatból, különösen Belváros-Külváros kapacitív viszonylatban. Hangsúlyozottan egy esetleges 2028/32-es olimpiát követő távlatról van szó, ami egyúttal azt is jelenti, hogy az 5-ös Metró megszerkesztésével alkalmazkodni kell az addig elvégzendő hálózatfejlesztések adottságaihoz is. Ez a szervesülési kényszer azonban nem feltétlenül árt a nagyprojektnek, hanem pont fordítva – használ. Tehát a távlati 5-ös Metró építés éve alatt is folyamatos üzembe kell tartani az addig kialakult délvidéki gyors villamos rendszert, elsősorban is a csepeli Combinót, a „DBR” gyors villamost és a 2-es panoráma villamost. Jelentősebb módosításra csupán a Ráckevei HÉV vonatkozásában lehet szó. Annál is inkább, mert ennek a HÉV szakasznak a Lágymányosi híd magasságában, az 5-ös Metró építésével egyidejűleg mielőbb szint alá kell süllyedni, mégpedig szint alatti megállóstul, figyelembe véve az ide befutó 3 csatorna főgyűjtő vezeték szintviszonyait is.

Ebben a térségben ugyanis egy szint alatti elágazó műtárgy megépítése több szempontból is fizikai lehetetlenség. Miután viszont a meglévő Duna parti pályát a Milleneumi városrésznél elhagyó csepeli Combinó a Soroksári úti – addigra meglévő „DBR” gyors-villamos – pályára kerülhet át, és a Haller úti leágazást követően süllyedne interoperábilis módon szint alá a Boráros tér felé, kézenfekvő lehetőség kínálkozik az ütemezhetőség mellett az elágazó műtárgy lineáris térbeli elhúzására és műszaki megvalósítására is. A Ráckevei HÉV és a csepeli Combino „metró” ugyanis a Boráros téren, fordító műtárgy formában – van már ilyen a Stadionoknál - kiépítendő szint alatti állomáson találkozhat egymással. Azzal, hogy a HÉV maradjon itt, hisz bejutott már a Nagykörútig, a Combinó „metró” pedig interoperábilisan rácsatlakozik a Belvárosi metró hálózatra, ez irányban közvetlen, fonódó átszállást

biztosítva a Ráckeve irányából érkezőknek. A Kálvin téri hármás Metró csomópont után csak az a többlet feladat, hogy egy interoperábilis HÉV-et nagyobb távlatban - a Ferenciek tere, Clark Ádám tér, Batthyányi tér irányában - majdan áteresztő elágazó belvárosi műtárgyat kell preventíve kiépíteni. Az 5-ös metró I. ütemének a végállomása azonban nem feltétlenül az erre mélyépítésileg kevésbé alkalmas Astoria, hanem..... Hanem az 5-ös Metró esetleg nem önállóan folytatná az útját a műszakilag és financiálisan beláthatatlanul kurflikázott ködjövendő felé a Lehel térre. Hanem a Károly körút tengelyében, a Deák tér érintésével, egy Erzsébet park alatt utólagosan megépítendő elágazó műtárgy segítségével – terveztek már ilyen a Moszkva térre! – belefutó a meglévő, és Bel-Budára tartó 2-es Metróba. Csepelnek is így lenne jobb, hiszen a Parlamentet éppoly gyorsan és közvetlenül elérheti, mint a Batthyányi téri HÉV állomást. A 2-5-ös régi-új elágazó Metró két ágának városregionális képlete is egyértelmű: a Boráros téren és a Stadionoknál HÉV szempontból ugyanaz a fordító műtárgy, ami megállít, mint idegen üzemmódot, de egy fonódó átszállás után egyben tovább is enged. Persze ehhez, előzetesen, lehetőleg még középtávon, amennyiben lesz olimpia, a gödöllői HÉV-et is be kell vezetni a Stadionok megállóba. Az ily módon kialakított elágazó 2-5-ös Metró ez által a gödöllői és a ráckevei HÉV-ek számára közvetett kapcsolatot teremt a szentendrei HÉV-vel, mintegy előre vetítve azok távlati teljes integrációját. Ehhez azonban a belvárosi pozícióba hozott Ráckevei HÉV bevezető szakaszának területfejlesztő hatását érvényesítendő, távlatban fel kell számolni a mellette elhelyezkedő Gubacsi dűlőn a teherpályaudvart, sőt lehetőleg az ide eső Kelebia vonalszakaszt is. Előbbire és utóbbira egyaránt egy szabadkai út magasságában fekvő, szint alatti vasúti átvezetés ad alkalmat az alulhasznosított Ferencvárosi pályaudvar területén. Ezek az externális költségek, 40-50 milliárd forint is természetesen az 5-ös Metró távlati beruházását terhelnék.

A fent felvázolt, távlatban is igen jelentős anyagi erőfeszítésekkel járó interoperábilis HÉV-Metró rendszer ugyanakkor távlatos évtizedekre megoldhatja Budapest szint alatti kapacitív közlekedésének a kérdését, különösen a Belváros felszíni személygépkocsi közlekedése nagyságrendi csökkentése dolgában. Miközben a világörökségi panoráma 2-es villamos is a végső, méltó helyére kerülhet: a Duna parti egykori HÉV sínpárra, Lágymányosi híd déli hídfőjében elhelyezkedő végállomással. Amely a Főváros utolsó reprezentatív Duna-parti területe egyben, olyan exkluzív funkciókkal, mint a Nemzetközi Konferencia Központ és a majdani olimpiai Média központ. Ezeket a zárvány funkciókat rejti ugyanis magában az Édentől délkeletre eső egykori dzsuva Duna-city és Wallis terület, amit ezután akár Kvassay negyednek is elkeresztelhetnénk. Az így kialakítható impozáns budapesti metropolitan hálózat nagytávon azonban tovább folytatható: különösebb szellemi-tervezési erőfeszítések nélkül kiépíthető belőle egy GÉDR-RER rendszer, azaz a szentendrei, ráckevei és a gödöllői HÉV-ek közvetlen hármás elágazó kapcsolata. Ehhez mindössze folytatni kell az eddigi fordító állomásokat – a Stadionoktól és a Boráros tértől a HÉV viszonylatokat a szentendrei HÉV irányában, közös Ferenciek téri megállóval a Kígyó utca alatt. A szükséges elágazó műtárgyak egy része előre

beépíthető, másik része utólagosan alakítandó ki a Blaha Lujza téri megállót követően. A javasolt integrált HÉV rendszer természetesen továbbra is interoperábilis, fonódó kapcsolatban maradhat a 2-5-ös elágazó Metróval, valamint délen a kiépült „DBR” gyors-villamossal is.

Természetesen az 5-ös Metró eredetileg tervezett továbbvezetése is lehetséges opció az Astóriától a Lehel tér felé, csak nem ÉDR viszonylatként. Hanem a HÉV-ektől leválva távlatban nélkülözhetetlen Észak-budai rásegítő kapacitásként, első ütemben a Margit szigetig, végső ütemben pedig a Flórián tér érintésével az észak-budai lakótelepek és fejlesztési területek felé. A javasolt Csepel-Óbuda viszonylat mellett ugyanakkor az így megépített rendszer az interoperabilitás segítségével távlatban arra is lehetőséget teremt, hogy a Kőbánya-Rákoskeresztúr gyors villamos viszonylat a Baross tér-Rottenbiller út vonalán fonódó módon távlatban rácsatlakozhasson a rendszerre, egy Óbuda-Kőbánya tengellyel gazdagítva a kötött pályás hálózatot. Többek között átértékelve az idő előtt felszámolt Józsefvárosi pályaudvar távlati városi funkcióját is. Mert a vas-út sem út, hanem kötött pálya!

A Batthyányi tér megmentésének eredeti akciója tehát itt be is fejeződött. A szentendrei HÉV-et eszerint térben és terhelésben nem visszafelé, hanem előre fejlesztve ugyanakkor nyerhetünk egy Clark Ádám tér-Ybl Miklós téri Bel-budai dupla megállót is, ami turisztikai szempontból közvetlen stratégiai kapcsolatot jelent Budapest Szíve központi GÉDR-HÉV pályaudvarával a Ferenciek terén. A jobb sorsra érdemes gödöllői HÉV-et pedig eközben távlatosan bekapcsoltuk az eredetileg tervezett ÉDR-rendszerbe. Ez az igazi budapesti RER, ha már mindenáron Párizsba megyünk jó tanácsokért. Mielőtt azonban végképp elszakadnánk a hazai valóságtól, csöppenjünk vissza a meglévő budapesti hálózatok lehangolóbb jelen világába. Ahonnan elindultunk. A majdani döntéshozók pedig egykoron majd úgyis bölcsőbb döntéseket hoznak arról, hogy kell-e nekünk Baross Gábor projekt, pesti fonódó villamos, vagy a GÉDR regionális gyorsvasút és melyik előbb? Lesz-e interoperábilis hálózata Budapestnek? Főképpen pedig arról, hogy az elkövetkező két évtized során gondolkodhatunk-e egyáltalán abban, hogy fejlesztési perspektívában vállalkozunk egy Közép-európai olimpia megrendezésére? Merthogy ennek a 3 hétnek is megvan a saját több évtizedes városfejlesztési forgatókönyve, jobb esetben takarékosan és mértéktartóan a városfejlesztési stratégia főbb trendjeihez is illeszkedve. Mindehhez pedig talán több erőt és biztatást meríthetünk a milleneumi időktől, a Baross Gábor vezetésével impozánsan kiépített budapesti (és országos) vasúthálózat fejlesztési tartalékaiból, mint az öntörvényűen befuccsolt „csepeli olimpiai” ÉDR gyorsvasút egykor mindenható koncepciójából, agyonsztárolt fővárosi vezérprojektjéből.

Arcal a vasút felé

A 2033/2050 közötti EU-s tervezési periódusra várhatóan kiteljesedő Nagy-budapesti - sőt már Metropolitan - Metró hálózat 5+(1) viszonylata már versenyképes lehet Bécs 6, kötött pályás viszonylatával. Nem szabad ugyanis megfélekednünk,

arról sem, hogy nálunk a Baross Gáborék által másfél évszázaddal ezelőtt gondosan kiépített sűrű belső városi vasúthálózat – célszerű S-Bahn és R-Bahn korszerűsítéssel és továbbfejlesztéssel – nagytávon már betöltheti a hiányzó „6-os Metró” funkcióját, sőt még azon is túlmutat. Ezen a téren ugyanis nagyságrendekkel nagyobb esélyről van szó. Mert a Vasút, eddig kiépült sűrű sugaras-gyűrűs-kapacitív személy-és áruszállításra egyaránt kiválóan alkalmas – bel-budapesti vonalszakaszaival potenciálisan nem csak a városrészeket, hanem az elővárosokat, sőt egyenesen a Nagyvilágot köthetné közvetlenül össze az erre egy évszázada már alaposan rászolgált Metropoliszunkkal, Buda-Pest Világvárossal! Mint egykoron, amikor is, 1920-ban a Világháború választotta le országunkat, fővárosunkat ettől az ígéretes és méltán kiérdemelt perspektívától – ld. antwerpeni Olimpia! De legközelebb, már 2028/32-ra akár is tovább is léphetnénk saját történelmi árnyékunkon. Ha lenne addigra erre alkalmas vasútvonal hálózatunk és járműparkunk. Persze ahogy a MALÉV-et, meg a Budapest Airportot is sebtiben eladtuk külföldnek, úgy a jövedelmező MÁV Cargótól is suttyomban szabadultunk meg. Nem sok esélyt hagyva a nemzeti tőke felemelkedésének a nemzetközi árutőzsdéken. De ez vár a MÁV-Startra is. Vagy mégsem?

Maradt tehát a Budapest feladvány, és maradt a centrális budapesti vasúthálózat is csonka Magyarországnak. 2006/2011-ben eljött volna az idő, hogy egy „2020-as Budapesti Olimpia” méltón és távlatra kompenzálhassa a magyarságot országhatáron belül és túl a 100 éve elszenvedett veszteségeikért. Az időpont azonban műszaki szempontból is túl korainak bizonyult a zavaros hazai politikai-gazdasági viszonyok közepette. Ugyanakkor olimpiától függetlenül is voltak persze bátortalan szakmai-várospolitikai kezdeményezések arra, hogy kiskorrekciókkal, a budapesti vasúthálózatunkat arra alkalmas belsővárosi és az elővárosi forgalom szolgálatába állíthassuk. Az erre a célra 2008-ban hivatalosan elkészített „S-Bahn” koncepció azonban természetesen nem érhetette el Baross Gáborék egykori zsenijének szintjét, és az egyedi technokrata ötletek sem álltak össze egységes – a többi közlekedési ágazattal integrálható és főként belátható időn belül is megvalósítható – budapesti agglomerációs egésszé. Pedig a rákosan terjedő és automobilizált budapesti szuburbia ezt igencsak igényelte volna. Ráadásul az un. „Budapest és környéke Közlekedésfejlesztési Rendszerterve” felülvizsgálata térben, időben és szakágazatilag is ettől elkülönítve, csak 2009-ben készült el! Így még abban a „csekélyke”, de annál sürgetőbb kérdésben sem születhetett meg a végső stratégiai döntés, hogy a MÁV hálózaton üzemeltetendő Ferihegyi Gyorsvasút (FEREX) honnan hová, és főként melyik budapesti nyomvonalon haladjon. (A csepeli ingatlanvállalkozás indíttatású ÉDR-ről viszont, ami nem Vas-út a szó szoros értelmében, annál több szó esett a dokumentumban!). Azóta csak annyi biztos, hogy végül is kínai tőkéből épül majd meg a FEREX vasút.

Viszont 2033-ra talán már Párizs-München-Bécs felől esedékes nemzetközi nagysebességű gyorsvasút, a TGV bevezetéséről és továbbvezetéséről Záhony-Biharkeresztes-Kelebia felé kell majd megalapozott döntést hozni. De addig mi történhet Budapesten vasút ügyben? Vajon rásegíthet-e a budapesti elővárosi vasútfejlesztési boom, a Baross Gábor terv egy 2028/32-es olimpia megrendezésében? Különösen, ha addig a meglévő Metró hálózatunk érdemi továbbfejlesztésére nincs reális remény.

Ehhez kapcsolódóan, mai fejjel már elgondolható lenne például a már meglévő - a Nyugati, illetve a Keleti pu.-ok vegyes hálózatkörzetébe tartozó budapesti belső vasúti gyűrűelemek célirányos összevonásának a perspektívája, 2033/50-re a „Belső budapesti Körvasúti Gyűrű” kiépítése. Aminek egyik fontos nagytávú alkotó pillére lehet az az „ősi” MÁV-os koncepció miszerint, a Déli pu. előtt induló alagúton keresztül történő – a pályaudvart részlegesen, pl. intercity és nemzetközi célforgalom céljára továbbra is „fejpályaudvari” üzemben tartó, és a Batthyányi teret is érintő - közvetlen összekötés a Nyugati „fejpályaudvarral” (teljes belső vasúti gyűrű). Mégpedig hármas funkcióval. Egyrészt, és mindenekelőtt, Metrót pótló kapacitív belvárosi gyűrűelem lehetne, maga a „6-os gyűrűs „Metró”. Másrészt az elővárosi forgalomszervezés szempontjából új, harántoló hálózati viszonylatokat tárna fel, például Vác-Tatabánya-Dunaújváros-Székesfehérvár-Hatvan-Monor S-Bahn viszonylatokban. Végül sűrű, harántoló és fonódó szakaszaival és új városi megállókkal a nagyvárosi forgalmat tehermentesítő, intenzív, kényelmes és hatékony átszállási lehetőségeket biztosítana, nem csupán bel- és elővárosi viszonylatban, hanem „nagyvasúti” értelemben is. Különös tekintettel a Ferihegyi Gyorsvasút és a távlati TGV vasutak városon belül fonódó gazdag és alternatív átszállási lehetőségére (ld. Mázsa téri vasúti terminál). Az így kibontakozó S-Bahn, R-Bahn és UR-Bahn koncepció teljes értékű fővárosi megvalósításának azonban egyik nagyvasúti alapfeltétele az új vasúti alagút (600 milliárd Ft.), meg az, hogy a túlcentralizált budapesti személy- és teherforgalom kiváltása érdekében 2028/32-re az országos olimpiai büdzsé és az ehhez nélkülözhetetlen EU-források terhére - (X milliárd Ft) - épüljön meg az Adony-Tass körzetében a V-0-ás elkerülő vasúti Duna-híd is, járulékaival. A MÁV-os fejlesztések költsége így ugyan elérheti a Metró fejlesztések nagyságrendjét, kapacitása és költséghatékonyasága azonban, tekintettel az általuk fejlesztett területek nagyságrendjére és decentralizáltságára, meghaladhatja azt. Ami a finanszírozási források ütemezése tekintetében – decentralizációs elővárosi, metropolitan várospolitika mellett – meghatározó stratégia lehet a közel- s távol jövőben, különösen pedig egy olimpia idejére.

A nagyvárosi modal-split kívánatos javításában a Metró mellett tehát stratégiai szerepe lehetne a nagyvasutak városi kapacitív szakaszainak is. Például nem rég történt pedig a Budapesti Agglomerációban, annak is legfrekvenciáltabb Nyugati kapujában, hogy a Főpolgármesteri Hivatal saját közigazgatási területén egyszeriben „Busz-sávokkal” terelte el az autósztroda fergeteges forgalmát. A keletkező torlódás és forgalmi ellehetetlenülés miatt két napig élt a jó szándékú ötlet. Ahelyett, hogy jövőbe mutató, bölcs döntést hoztak volna az épülő 4-es Metró virágpiaci meghosszabbításáról – 2 plusz megálló - és ott kapacitív P+R parkoló építéséről. Amit viszont a MÁV budapesti vonalain, Óbudától Pestszentimréig már ma is meg lehetne valósítani. Lehet, hogy már a vasút építés mellett a Metró-építés is (politikai) tabutéma? Vagy csak a pénzügyi-lebonyolítási botrányba torkolló 4-es „Demszky-metró” az? A stáb és a lobby pedig dolgavégezetlenül átvonul Észak-Csepelre 5-ös metrót építeni, Fadesáék legnagyobb meglepésére? Ha már a Metró is hírzárolt szakmapolitikai tabu, mit is mondhatnánk a MÁV-ról, melynek méltatlanul legatyásodott hálózata – akarva-akaratlanul - „metró sűrűségben” szövi át sokat próbált, sok torlódáson keresztülment fővárosunk területét. Persze nem elsősorban a világörökségi központban, hanem Budapest földrajzi súlyterületén. Kiváló alkalmat adva arra, hogy az olyan nagyrendezvényeket, mint az olimpiai nagyprojekt, sport helyszínestül kézenfekvően „alászervezzük”. Ez a budapesti olimpia alapképlete.

Mert Pesten történt az is, amit most hallotok: BKSZ sugallta civil kezdeményezésre, még a 4-es Metró tervezési szakaszában önkéntes „város(sz)építő” pentaton staféta indult az Etele térről a Keleti pályaudvarig a késő délutáni csúcsforgalomban. Gyalogos, kerékpáros, autós, autóbuzsos és vasutas ágazat egyaránt nevezhetett. Mondani sem kell: a gyalogosok időközben belefáradva a marathoni sétába, taxikra, Metróra kéréztek fel. A személygépkocsik vagy feladták a dugóban és kiparkoltak, esetleg Metróra váltva közelítettek a célhoz. A kerékpárosok eltévedtek a pesti mellékutcákban. Egyedül a 7-es buszcsalád bizonyult – ha döcögve is a BKV buszsávokon – megbízhatónak. Mégsem ők győztek, mert mire befutottak a Baross Gábor térre, a főpályaudvar hangosbemondója már 20 perccel (!) az előtt bemondta, hogy különvonat érkezett az 5-ös vágányra Kelenföldről. A szellemvonatról leszállók az interjúkban azt hangoztatták, hogy rendkívül kényelmesen, ülve utaztak, és aki ablak mellett kapott helyet, páratlan barnamezős városfilmben is része volt e röpke negyedóra alatt is. Ugyanis soha sem látott várostájokról szólt a feledhetetlen filmvetítés az ablaktükörben. Hát akkor miről beszélünk – annyit mellé? Valljuk be férfiasan: a BKSZ érdemtelen és elszármított felosztásában nagyot tévedtünk. Mert a VEKE is jól tudhatta, hogy a fővárosi modal-split tendenciák javításának kulcsa nem a motorizáció hátsó szerszámosládájában, hanem a rozsdás vasúti sínpárok között terem, mint manapság az ökörfarkkóró meg a zsúrló. Mert potenciálisan sok drága Metró-alagutat megérő belső városi vasúthálózatot kaptunk örökül századfordulós elődeinktől, amit egykor még MÁV-nak, ma MÁV-Start-nak nevezünk, és csak az ördög tudja, hogy mi lesz a neve – talán Baross Gábor? - ha dolgvégezetlenül teljesen leszánáljuk és tovább privatizáljuk. Egy majdani, középtávú olimpiai nagyprojekt – (munkahipotézise, metaforája) – kell talán ahhoz, hogy ezt az évtizedes evidenciát, mint a modal-split javításának is a leghatékonyabb kulcsát újra napirendre tűzzük?

Mert köztudott, hogy egy több hétig-hónapig tartó vendégrohamot – legyen az Olimpia, Duna-expo vagy Világjátékok – belső használatú vasút nélkül, jelenlegi félkész infrastruktúrájával nem tudhat lebonyolítani szeretett Fővárosunk, hiába a Duna (zóna) királynője a Világörökségben. Mert ha reálisak akarunk maradni, az említett nagyrendezvények területstruktúráját helyszíniileg óhatatlanul a meglévő és fejlesztendő MÁV, Metró és villamos vonalhálózat *alá* kell tervezni, különösen azokban a ritka és rendkívüli helyzetekben – intermodalitás, interoperativitás - amikor ez a kettő a felszínen is összemetsződik. (ahol nem, ott rásegíthet a felszíni olimpiai busz-körjárat). Jelen témánk szerint – és ez a 2028/32-es majdani Budapesti Olimpia – kulcsfontosságú, hogy az olimpiai szálláshelyek (média és sportolói) valamint a média központ összességében 120 hektárnyi excentrikusan elhelyezkedő ingatlantömbjei és a főbb városi sporthelyszínek akcióterületének „belvárosi” súlypontjai között kapacitív és minőségi vasúti kapcsolat is létrejöhessen. Az erre a célra kiszemelt, alulhasznosított Kelebia vasútvonal, UR-Bahn-ként ingázva a Keleti pályaudvar és Soroksár- Gloriette telep fordítóállomások között – itt kapacitív P+R parkolóval is ellátva az M0-as, M5-ös felől – például kitűnően megfelelne egy pár hetes-hónapos provizórikus célnak. Az optimális olimpiai modal-split ára ez esetben például még egy „népstadioni” megállóhely kialakítása az Asztalos Sándor út-Kerepesi út szint alatti metszéspontjában, valamint az erzsébeti vasúti megálló áthelyezése a Dél-Pesti alközpontba, ahol a HÉV megálló is található, és az utóhasznosítás is garantált. Vagy a középtávot tekintve – az interoperativitás bevetésével - ingázó belvárosi „vonat-villamos” végállomás lehetne akár a két Metró is felfűző Blaha Lujza tér is, a felhagyott 37-es villamos vonalán (Olimpiai Agóra). De erről majd később. Mindenesetre az már világos, hogy a szerveződő Budapesti

Közlekedési Szövetségnek pótolhatatlan törzstagja kell legyen a MÁV is. Annál is inkább, mivel az ehhez szükséges hálózati adottságok 60-70 % - ban már több mint egy évszázada rendelkezésre állnak Budapesten.

Hasonló megfontolásból javasolunk az előző hálózathoz a déli törzshálózaton - új vasúti megállóval és átszálló hellyel az Ecseri út magasságában - fonódással kapcsolódó UR-Bahn-os ingázó kapcsolatot a Déli pályaudvar és Rákos fordító állomás között. Amely Bel-Budát köthetné közvetlen vasúti úton össze jelentősebb további kelet-pesti sporthelyszínekkel: a Népligeti- és Kőbányai olimpiai parkkal, valamint az új, 500 hektáros Rákos-völgygel. Ahol az olimpiai sport- és egyéb szórakoztató intézményeket (Práter) is kiszolgáló jelentős nagyságrendű P+R parkoló is elhelyezhető a 4-es és majdani M4-es terhelés fogadására (távlatos intermodális csomópont). Az ingázó járat létesítéséhez természetesen szükség van a stratégiai jelentőségű delta kiépítésére a Nagyszőlős utcánál, valamint 4 új vasúti megálló kiépítését is igényli: a Fehérvári útnál (4-es Metró), a Lágymányosi híd pesti hídfőjénél (Milleneumi városrész, Ráckevei HÉV, távlati GÉDR), a Népligetnél és esetleg a Mázsa térnél (átszálló terminál mozgó járdával). Ez a hálózat, amellet, hogy biztonságos városközi kapacitív megközelítésül szolgál a sporthelyszíneknek, kézenfekvő kapcsolatot teremt a 4-es és 3-as Metróval is, miközben fonódó vasúti átszállási kapcsolatot nyújt a „Népstadionba tartó” Kelebia vonal (és más nagyvasúti viszonylatok) számára is. Amennyiben az előzetes számítások is igazolják, ugyancsak R-Bahn mentesítő ingajarat létesíthető az Óbuda megálló és Rákos között, sőt ez az előbbivel egy rákosi „ipszilon” megálló beiktatásával akár folyamatosan egyesíthető is lehet. A budapesti UR-Bahn kapcsolat szerves része lehetne ugyanakkor az 1/A, budaörsi viszonylat bekapcsolása a rendszerbe a KÖ-KI fordító állomás beiktatásával.

A budapesti UR-Bahn hálózat beteljesítése és megkoronázása lehetne, ha egy majdani – középtávú – olimpia szolgálatában megtörténne a T&T rendszer kísérleti üzembe helyezése. A „Train and Taxi” rendszer lényege, hogy meglévő MÁV vonalak hasznosításával teremt hatékony, gyors és kapacitív kapcsolatot a stratégiailag fontos (olimpiai) helyszínek vasúti megállói között. Az olimpiai stratégia szempontjából kiemelten fontos 3 fordító állomás a Keleti pályaudvar, Rákos és KÖ-KI fordító pályaudvarok lehetnének, melyek háromszögében „ipszilon” fordulással 1-3 UR-Bahn vonatpár közlekedhetne folyamatosan, több száz fős kapacitással, 10-15 perces megközelítésekkel. A hálózaton keresztül természetesen közvetlen nagyvasúti kapcsolatokkal (FEREX, TGV, EURO CITY, RAILJET, INTERCITY. S-Bahn) is rendelkezve, valamint a további városi kapcsolatokat biztosító UR-Bahn átszállási lehetőségekkel és meglévő Metró megállókkal. Az olimpia budapesti térstruktúrájába illesztett közlekedési hálózat egyik nagy előnye, hogy a város forgalmától függetlenül a lökészerű olimpiai forgalmi terhelést, különösen csúcsidőkben. Ennek azonban feltétele, hogy az érintett fejpályaudvarok hálózati terhelése is csökkenjen, ami harántoló, fonódó hálózatosodás elősegítésével érhető el. Ilyen harántoló elem lehet a Vác-Veresegyház-Tass-Kunszentmárton vonal, a Dunaújváros-Hatvan vonal, az Esztergom-Lajosmizse, illetve nagy távon – a vasúti alagút megépítésével - a Székesfehérvár-Vác vonalak harántoló összekötése. Ez utóbbi esetén, az új alagút felhasználásával a városi UR-Bahn hálózat is jelentősen bővíthet: Rákos és KÖ-KI fordító állomásokkal, és a Mázsa téri átszállás biztosításával (MÁV- terminál) létrejöhet a belső vasúti körgyűrű – funkcióját tekintve a tulajdonképpen 6-os Metró. Akár megelőzve az 5-ös Metró kiépítését.

A fent említett költségtakarékos korrekciós fejlesztések azonban, amelyeket alapos forgalomszámításokkal és új paraméter könyvekkel kel alátámasztani nem csupán „olimpiai provizóriumként” épülnének ki. Utóhasznosításuk lehetősége és jelentősége akkor mérhető igazán, ha számításba vesszük a budapesti - Kelenföldet a Nyugati pályaudvarral közvetlenül összekötő - 3 km-es vasúti alagút *távlati* megépítését is (600 md. forint). Ez azonban már ma sem fantaszta álom, hiszen költségét tekintve egyezik az ÉDR-5-ös Metró teljes kalkulált költségével. Funkcióját tekintve viszont ugyancsak kapacitív, és alapvetően hálózatjavító, hiánypótló és decentralizáló lenne, különös tekintettel a belső városi körvasút – „6-os Metró” – megvalósítására. Ez esetben ugyanis mind az északi, mind a déli pályákon oda-vissza ingázó „körjárat” is közlekedhetne, hurkolt megoldással Rákos és Kőbánya-Kispest végállomások között. A közlekedési hurok inflexiós pontja az új Mázsa téri megállóban lenne. Aminek szimbolikus jelentősége, hogy ez Budapest, és a majdani olimpiai létesítmények földrajzi súlypontja is egyben. De túl a szimbolikán: a Mázsa tér – Kőbánya alsó megálló és átszálló pár vasúthálózati szerepe sem elhanyagolható: ebben a hálózati integrációs együttesben fonódnak már ma is össze a jelentősebb É-D-i és K-NY-i nemzetközi Eurocity vasútvonalak, a FEREX, valamint távlatban a TGV folytatások is. A megállópár közötti térség Kőbánya-városközponthoz is szervesen illeszkedő funkcionális és városépítészeti felértékelődése és ennek megfelelő rehabilitációs kialakítása ezért már ma is kiemelten fontos (MÁV terminál mozgó járdával).

A javasolt „olimpiai” térszerkezetben már rövidebb távon is kiemelten fontos lehet egy Józsefvárosi pályaudvar térségében, illetve az alulhasznosított Körvasút vonalán ingázó UR-Bahn viszonylat. Egyrészt, mert Józsefváros, a vizsgálataink szerint a pesti fonódó villamoshálózat – köztük a „DBR”- és a rákos-völgyi „olimpiai villamos” - egyik kapacitív csomópontja (lehetne) – 3 villamos viszonylattal és távlatban 4 Metró megállóval a közvetett környezetében. Másrészt a város kapacitív észak-budai megközelítésében a szerény, de népszerű óbudai vonal játszik fontos szerepet, ahová a 10-es útról leágazó kapacitív P+R is telepíthető. (a Mocsaras dűlő lehetséges olimpiai szállásfunkciójáról már nem is beszélve). Ennek a viszonylatnak észak-pesti vonatkozásban is további nyomatékot adna, ha Istvántelek-Körvasút metszéspontjában épülne kapacitív átszállóhely a Vác-Veresegyház-Dunakeszi felől a Nyugati pályaudvar felé érkezők számára. A 2-es és 142-es vonalak józsefvárosi fejpályaudvaron történő összekapcsolása azonban több szempontból sem kívánatos. Egyrészt, mert a 2/A viszonylat bevezetése a Déli pályaudvarra egy külső körvasúti hiánypótló UR-Bahn viszonylatot hozhat létre. (Alternatív megoldásként az Esztergomi és Dabasi viszonylatok közvetlen összekapcsolása javasolható). Másrészt ezzel kapcsolatban, és olimpiai logisztika szempontjából felül kell vizsgálni a 150-es Kelebia-vonal városi szerepét is. Annak KÖ-KI-s, metrós végállomása csakis provizóriumként fogadható el. Távlati hálózatosodása – Vác-Veresegyház-Tass-Kunszentmárton – szükségessé teszi egy Metró-megállót is magában foglaló, sűrűbben járó UR-Bahn hálózati elem beiktatását a 150-es hálózatba. Melynek egyik végállomása Soroksáron túl, a Burma vonal felhasználásával a Pestszentlőrinc-Pestimre határában fekvő Gloriette telep (P+R) lehetne (10000 fős olimpiai motell várossal). A javasolt UR-Bahn elem egyik meghatározó közbenső állomása lehetne a Népliget-Ecseri út megépítendő új megállója, ami a meglévő belvárosi 3-as Metróval biztosítana közvetlen kapcsolatot. Belvárosi végállomása azonban nem a Józsefvárosi pályaudvar, hanem a 2 további Metró megállót és egy Combinó megállót is magában foglaló Népszínház utca-Blaha Lujza tér lehetne. Különös tekintettel arra, hogy ez a viszonylat – Budapesten először – interoperábilis

üzem módban, azaz villamos-vonat viszonylatban üzemelne! A javaslat meglehetősen, sőt abszurd, de a tét is nagy. Egyrészt, mert a 20+20 ezres olimpiai és média falu belvárosi kötött pályás közvetlen kapcsolatáról van szó. Másrészt, mert utóhasznosításban az 5-ös Metró 250 milliárd forintos I. ütemének a provizórikus kiváltásáról van szó. A HÉV- és MÁV megállók erzsébeti területi integrálásával ugyanis – egy erre szervezett BKV megálló-együttes közbeiktatásával – a ráckevei HÉV utasai közvetlenül, a csepeliek pedig egy autóbusz közbeiktatásával kerülhetnek kapcsolatba a belvárosi Metró és villamos hálózattal. Hogy mindezen a Népszínház utcában is legyen hely, mindenképp a jelenleg ott dekkoló 62-es „DBR” villamost kell visszahelyezni helyére, a Thököly útra. Másrészt a 37-es „olimpiai zöld villamosnak” kell alkalmasabb új végállomást találni, célszerűen a Verseny utca térségében, a Baross Gábor szobor szomszédságában.

BKSZ szinten tehát külön vizsgálat tárgya kell legyen a városközponti pozícióban lévő Józsefvárosi pályaudvar térsége távlati jövője személyszállítási és logisztikai szempontból egyaránt. Figyelembe véve azt a távlatot, amikor az előtte fonódó „DBR” gyors-villamos, illetve nagytávlatban a Rákoskeresztúr-Óbuda metró-villamos halad majd el. A nagy távlatok reflektorfényében egyáltalán nem elhanyagolható az szélárnyékba került lajosmizsei 142-es viszonylat és a felhagyott Józsefvárosi pályaudvar közös jövője. A szuburbán Kispest, Pestszentimre, Gyál, Ócsa, Dabas, Lajosmizse ugyanis többet érdemelne a Belvárosból is, különösen, ha figyelembe vesszük: az autós kerülőutak állapota sem ideális „vadkeleten”. És előbb volt vasútjuk, mint autótűja Budaörsnek. A pragmatikus érvek azonban arról is szólnak, hogy Kőbánya-Kispestnél, a szemközti barna mezőn ezen a vasútvonalon létesíthető talán Budapest legnagyobb P+R parkolója a már ma is kapacitáshatár felett teljesítő 4-es út számára. Igaz, a „város a városban” alapelv szerint giga bevásárló központ is épült itt, de hát ez mégsem „belváros” Igaz, jelenlegi siralmas állapotában a „nyócker” sem klasszikus értelemben vett Belváros. A térszerkezeti elemzések alapján azonban kimutatható, hogy annak egyetlen érdemi „keleti kiterjesztése”, s mint ilyen, hálózati és területi adottságai és fejlesztési potenciálja révén (a pesti Ganz pld.) távlatban akár fel is vehetné a versenyt a „belváros déli kiterjesztéseként” az ingatlantőzsdéken futtatott Fadesa birodalommal, vagy a Duna Cityvel. Józsefvárost tehát távlatban sem szabad felhagyni. Egyrészt, mert áruszállító, városi logisztikai szerepe a jövőben még növekedni is fog, különös tekintettel a perspektivikusan alakuló kínai kapcsolatok interkontinentális igényeire (Ganz-Chinatown és a ferihegyi keleti logisztikai kapu kapcsolatára). Másrészt a várhatóan 20-30000-es ferihegyi munkahelyi területnek kötött pályás megközelítése is kapacitív belvárosi megállót, végállomást igényelhet, amit a Blaha Lujza téren nem lehet biztosítani. Harmadrészt, és nem utolsó sorban a tragikus emlékű Józsefvárosi pályaudvarról a New Ecumenical Research Foundation (NERF) és a Holocaust Alapítvány szervezésében nemzetközi megbékélési *zarándok-vonatok* indíthatók közvetlenül Krakkó-Birkenaubá, a 44-es katasztrófák színhelyére a B'uda-Pest project szellemében.

Mert lépéskényszerben is vagyunk: vagy lesz itt valami jövő, ahogyan ezt Kévés György is megálmodta az Orczy térre, vagy stabilizálódik Harlem és Chinatown tőszomszédsága. Az első lépést ez esetben egy építész tette meg, a közlekedésmérnököknek illett volna. De még nincs késő, ugyanis az Orczy téren – a budai Móricz Zsigmond körtérhez hasonlóan – a pesti fonódó villamoshálózat egyik kapacitív intermodális csomópontja lehet kiépülően, csak az ominózus remizt kell

tőle keletebbre költöztetni. Ha van tipikus és aktuális fejlesztési „hely” Budapesten, akkor az itt, szemközt a történeti Józsefvárosi pályaudvarnál található, egy kőhajításnyira a Kálvin tértől. Ami viszont, úgy-e már Budapest Szívének számít és aránytalanul nagyobb részben osztozik az évszázadosan felhalmozott ingatlanjavak búsas hozamaiban. Térszerkezetileg és városszociológiailag ennyit a majdani alternatív Budapesti Olimpia és a Pesti Parkváros egyik lehetséges utóhasznosításáról. A többit az olvasó termékenyebb fantáziájára bízva. Annyi azonban már előre elárulható, de a struktúra térképekről is leolvasható: hogy a Budapest Szíve, az Olimpiai falu és Médiaközpont, valamint a zuglói-kőbányai-népligeti –rákos-völgyi Olimpiai Parkok egy súlyponti térbeli háromszöggé, egy DK-i akcióterületi városszektorra terebélyesednek ki fővárosunk térképén, aminek geometriai és geopolitikai súlypontja Kőbánya VKP mellett egyértelműen az egykor patinás Ganz konzern méltatlan romhalmaza. Hogy ebből mi következik, az messze túlmutat Világjátékokon, Olimpián, de még a kontinensünkön is (China-town). Talán csak egy Duna-expó/2020 lehetne igazán alkalmas arra, hogy az elvetélt EX-L'EXPO 96 után végre Kőbánya Vásárváros is méltó módon bemutatkozzék a Nagyvilágnak: mire jutott 100 év alatt „trianonostul”, „rendszerváltásostul, meg a nélkül.

A budapesti vasúthálózat igazi hálózatosodására, hatékony S-Bahn fejlesztésekkel azonban csak nagyívben kerülhet sor. Teljesen nyilvánvaló ugyanis, hogy a távlati budapesti MÁV- alagút megépítésével az S-Bahn fejlesztések is új dimenziót kapnak. Gondolunk itt a 30-40 és a 70-es viszonylatok direkt, harántoló szint alatti („metrós”) – a Batthyány teret is érintő - összekötésére, természetesen a Déli fejpályaudvar további célirányos fenntartásával. A kérdés azonban az, hogy középtávon, *addig* mi lesz? Organikus és gazdaságossági alapelv, hogy finanszírozási szempontból, mindenekelőtt a meglévő műszaki-hálózati adottságokra és a kapacitástartalékokra építsünk. Ebből a szempontból példamutató lenne – és egy majdani olimpiai felkészülés ezt indokolná is – hogy kísérletképpen beindítanánk egy fonódó 40-80-as S-Bahn viszonylatot, például Dunaújváros-Hatvan között, mindkét végpontban kapacitív P+R parkolókkal (M6-M3), a Népligetnél új megállóval, így a metropolisz területén pedig 2 metrós megállóval (M-4-es, M-3-as), továbbá a vasúti fonódásból következő egyéb jelentős átszállóhelyekkel. (Hasonló elveken alapulva gondolkodni lehetne egy fonódással kapcsolódó Tatabánya-Szolnok, illetve egy Vác-Veresegyház-Tass-Kunszentmárton haránt viszonylaton is). Ez utóbbi harántoló vonalnak a népszerűségét nagymértékben javítaná, ha északon az Újpest-vasútállomásig eljutna a 3-as Metró, alternatív városi megközelítési útvonalakat nyújtva a 70-es vonalon utazóknak is. Ami távlatban természetesen Káposztásmegyer krónikus nagyvasúti kapacitását is jelenthetné. Délen ugyanakkor, Lágymányosi-hídi új vasúti megállóval megépülne az 5-ös, elágazó metró-villamos is. Az észak budai és észak pesti S-Bahn viszonylatok közvetlen környezetében – óbudai, angyalföldi, istvántelki, újpesti vasútállomásoknál – a 10-es útról és az M3 rákospalotai csomópontjától kapacitív P+R parkolók biztosíthatók zöld-illetve barnamezőn. Az pedig, hogy a Körvasúton kapacitásfelesleg van, a déli pályaszakaszon pedig már ma is hiány, ezt természetesen integrált város-és közlekedésfejlesztési megfontolások alapján - komplex költség-haszon elemzések segítségével - még jó időben tisztázni kell, különös tekintettel a tervezés alatt álló, már középtávon is stratégiai jelentőségű déli V0-as vasúti híd fővárost tehermentesítő szerepére. De városi stratégiai cél ugyancsak a modal-split általános stabilizálása és esetleges távlati javítása a városi nagyvasút reneszánszához kapcsolódó külvárosi és elővárosi kapacitív P+R rendszer segítségével. A hálózatosodás ugyanakkor jelentősen tehermentesítheti a budapesti

fejpályaudvarokat és az így felszabaduló kapacitás a FEREX, illetve a többi középtávú UR-Bahn viszonylatok számára biztosítható.

A budapesti ingatlanpiac hatékony kézben tartásához és szabályozásához nélkülözhetetlen fenti *proaktív közlekedés-fejlesztéspolitika* távlatos érvényesítéséhez azonban egy Közmunkák Tanácsa típusú intézmény éppoly nélkülözhetetlen, mint az egykori BKSZ, a Budapesti Közlekedési Szövetség közlekedés-ágazati szakpolitikákat integráló ereje. Az utóbbit épp most oszlatják fel, az előbbi megalakulása pedig nincs a várospolitikai tornyosuló napi gondokkal küszködő szemhatárán. Pedig már a méltó fővárosi helyszínüket is kinéztük: a Kelenföldi vasútállomás lelakott és felújításra váró patinás épületében, az egyedülálló budapesti *pentamodális* csomópontban kaphatnának helyet az itteni 4-es Metró 2014-es ünnepélyes átadásakor. Mert a hiányzó BKSZ hathatós intervenciójára a 2028/32-es *olimpixpóért* már ma is nagy szükség lenne. Legyen az 2017-es Világjátékok, 2020-as Duna-expó, vagy netán 2028/32-es Olimpia, a tömegrendezvények lebonyolításának üzemeltetési-gazdasági non plusz ultrája az integrált közlekedéshálózat kialakítása és működtetése, különös tekintettel a kötött pályákra. Mert nem az építészek, hanem a kultúrmérnök társadalom kezében van a helyzet kulcsa, meg az a bizonyos karmesteri pálca. Olyannyira, hogy egy esetleges majdani Olimpia 3 hetes csúcs-üzemeltetéséhez ráadásul egy világszínvonalú kiegészítő olimpiai BKV autóbusz-körjáratot megtervezése és üzemeltetése is szükséges lesz az akkora meglévő közúti, villamos és metró, vasúti infrastruktúra hálózat mellett. És akkor, 2028/32-re már tényleg működhet Az 1,5 milliós vendégsereget forgató budapesti rendszer! Olcsóbban, élhetőn, maradandón! HOMMAGE' A Baross Gábor és szorgos, előrelátó munkatársainak, hogy ennek örökölt alapfeltételei már egy évszázaddal ezelőtt kiépülhettek Budapesten.

Vasutas intermezzo valahol Európában

Történt pedig, hogy 2020 tavaszán, pontosabban Pünkösöd havában Európai Unió küldöttség járt hazánkban Güled Ecevit Úr, a Regionális Fejlesztési Pénzek – a híres Kohéziós és Strukturális Alapok - elosztása brüsszeli Bizottsága tekintélyes török elnökének a vezetésével, annak érdekében, hogy egyezsége jussanak a következő két 7 éves tervezési szakasz. 2028-33 közötti, Magyarországot és Budapestet érintő forráselosztásának stratégiai kérdéseiben. Mielőtt azonban – egyhetes kemény győzködés után – a végső megállapodást a felek aláírták volna, Ecevit Úr fontosnak tartotta, hogy turistaként is tájékozódhasson a budapesti Metropolisz mindennapi életéről. Természetesen Szentendrét ajánlották neki a vendéglátók, ő azonban – gyerekkori tanulmányai hatására – inkább a „törökverő” Esztergomra volt kíváncsi. Meg arra, hogy a híres esztergomi „fő mecset”, a Bazilika várhegy orma hogyan tükröződik a Duna-kanyar habjaiban. Egynapos szabadidős programját azonban jól beosztva, a délutánt már Budapest Belvárosában akarta eltölteni. Ezért kézenfekvőnek mutatkozott számára, hogy délelőtti esztergomi kiruccanása után – sofőröstül szélnek eresztve a rendelkezésére bocsátott zászlós fekete Audit – elővárosi vasúttal fojtassa útját Budapestre. Tette ezt „szakmai” megfontolásból, mert az Európai Parlament ülésein évek során már sok izgalmas érvet hallott a Zöldektől az európai vasút 21. századi reneszánszának a fontosságáról. Kíváncsi volt tehát, hogy Budapest mire jutott ebben a kérdésben. Városnéző körútjára természetesen elkísérte egy, direkt erre a célra a Főpolgármesteri Hivatalból kirendelt nyugdíjas közhivatalnok is, hogy amolyan úti kalauzként álljon az előkelő vendég rendelkezésére. Aki a korszerű, európai színvonalon kialakított dupla kocsis szerelvény kényelmes székében az ablak mellett, szemben vendégével,

kényelmesen elhelyezkedve elmesélte vendégének, hogy ezt a vasútkorszerűsítést még a 2000-es évek elején hajtotta végre a MÁV, annak érdekében, hogy megszerettesse az utazó közönséggel ezt a környezetbarát és gazdaságos nagyvárosi utazási formát. Ecevit úr csak fél füllel hallgatta az angol nyelvű instrukciókat, mert képzelete figyelmét még mindig az esztergomi nagymisén hallott záróének dallamai kötötték le : „ *Boldogasszony Anyánk, régi nagy Pátrónánk, nagy ínségben lévén, így szólít meg hazánk, Magyarországról, édes hazánkról, ne felejtkezzél meg szegény magyarokról*”. A szöveget természetesen az ő kérésére, tört angolsággal, utólag fordították le neki. Nem most kezdte a közös török-magyar vonatkozásokat kutatni, hanem ami óta országát is felvették az Únióba, és.....

Nem sok idő telt bele, és Piliscsabánál hangos, tarka diákcsapat vette birtokba a szerelvényeket. Még jó, hogy az előkelő diplomatának és kísérőjének Esztergom óta foglalt helye volt. Így hát nem sokat törődhetett azzal, hogy vonatuk a rendelkezésre álló egyetlen öreg sínpáron csak igen lassan döcög, állomásonként kivárva az ellenvonatot. De azért fél óra sem telt bele, elhagyva a csodálatos pilisi hegyeket, a szerelvény síkvidékre ért. A vendég újra gyönyörködhetett az Esztergomból jól ismert Duna folyam csodájában, amely a a jó öreg Aquincumi vasúti híd körpanorájából széttekintve, észak és dél felé egyaránt káprázatos tájképekkel ajándékozta meg az itt elhaladókat. A vendég figyelmét különösen a dél felől feltárulkozó *impozáns* – ez az ő szava volt – városi táj napsütötte délutáni látványa kötötte le a Budai hegylanc lankáival, benne kiemelten a Várhegy- Gellért hegy jelenésével. Közben alattuk uszályok, kirándulóhajók, és kajakosok, evezősök suhantak el. De minderre volt is idejük, mert az öreg – a közúti híd várható építése miatt – akár lebontásra is ítélt vasúti híd rozsdás, lepukkant állaga miatt a hatóságok több évtizede sebességkorlátozást rendeletek el rajta.

Újpestre befutva kísérőnk felajánlotta vendégének, hogy innen 10-15 percnyi metrós utazás árán már bent is lehetnének a City Centerben. Vendégünk azonban annyira megkedvelte ezt az esendőségében is oly nemes kisvasutat, hogy úgy határozott: ha a Nyugatiba 10-15 perc alatt így is, úgy is beérnek, akkor a délutáni csúcsforgalomban nem cseréli fel Metróra kényelmes vasúti székét. Bele is kezdett a további nézelődésbe: körös-körül nem várt elhagyott ipartelepek, gyárkémények, víztornyok, raktárépületek rozsdás kontúrjai rajzolódtak ki a szemé előtt. Angyalföld peremvidékén jártak. Az ezt szegélyező kopott sínhalmazból ítélve itt egykor jelentős „*logisztikai*” tevékenység folyhatott, állapította meg vendégünk. Úti kalauzunk nem kívánván már belefogni a budapesti „Brown Field” fél évszázados szomorú történetébe – lévén, hogy percekben belül a délutáni csúcsforgalomba fordult fényes Belváros kellős közepébe, a Nyugatiba érnek – elterelte a szót, és inkább a belvárosi Shopping Centerek kritikai méltatásába kezdett, érdeklődve, hogy Európában hogy tudták az elmúlt évtizedekben megfékezni ezek mértéktelen túlterjeszkedését. Szó szót követett, de a várva várt Nyugati pályaudvari érkezés csak nem következett be. Nyugtalankodni kezdtek, mert a vonatunk immár ismeretlen tájakon döcögött tovább. Még szerencse, hogy jött végre a kalauz is. Aki elegáns szolgálati ruhában és a tőle elvárható udvariassággal közölte velük, hogy 2020. január 1.- óta, a BKSZ új menetrendje szerint az esztergomi viszonylat néhány járata kísérletképpen meghosszabbított harántoló körjáratként közlekedik a Külső Körvasút mentén, Esztergom és Érd-Szászhalobatta között. A menetrend szerinti következő pesti megálló pedig Kőbánya-Felső. Kísérőnk, alig palástolt zavarában, jobb híján az egykor 2020-ra tervezett, de már 2011-ben hamvában holt Budapesti Olimpia elvetélt ötletére terelte a szót, gondolván, hogy amíg utaznak, legalább szóval tartsa

vendégét, ha már váratlanul így alakult a helyzet. Elhatározták, hogy a vártnál hosszabbra sikerült kirándulásukat a Kelenföldi Városközpontnál már mindenképpen megszakítják. Addig azonban még adódik vagy 15 perc a kényszerű külvárosi nézelődésre.

Kőbánya-Felső állomáson a szemmel láthatóan ugyancsak elbizonytalanodni látszó Güled Ecebit Úr megtudhatta, hogy az eredeti tervek szerint ez a vasútállomás lett volna a 2020-as olimpiai helyszínnek, valamint az ezt 2022-ben követő esetleges Bécs-Pozsony-Budapest Tripol Duna-völgyi Világkiállítás egyik stratégiai közlekedési pólusa. Közvetlen szomszédságban a patinás Népstadiont övező sport- és BNV kiállítási akcióterületekkel, és direkt vasúti kapcsolattal a frekvenciált déli sportterületekhez, az azóta felépített, és Nemzetközi Konferencia Központként is használatos 20 ezres Arénához, az Észak-csepeli Vizi központhoz, meg a Média- és Olimpiai faluhoz. A vendég figyelme látszólag felélénkült ezeknek az összefüggéseknek a hallatán, mert – bevallása szerint, noha már 3 éve dolgozik az EU-nak - mindezekről Brüsszelben nem sokat hallhatott. Gazdaságpolitikus lévén különösen a megghiúsult rendezvény politikai és gazdasági vonatkozásaira volt kíváncsi, az okokat firtatta, hiszen köztudott, hogy 2032-ben az eurázsiai metropolisz, Isztambul a várományosa a Nyári Olimpiai Játékok megrendezésének és „Sztambul Rózsája” jelszóval már igen előrehaladtak az előkészületek. Mint brüsszeli diplomata, azt is bevallotta, hogy ez tulajdonképpen egy nagyszabású eurázsiai geopolitikai fiesta is lesz a Boszporusz két partján, hálából Törökország 3 évvel ezelőtti EU -csatlakozásáért.

„Igen, nekünk magyaroknak is van emlékünkről a tájékról: Anatólia és Rumélia 1526-ot követő szomorú fogságának a nyomait például máig nem tudtuk kitörölni a fejünkből” – gondolta keserűen magában úti kalauzunk, meg az Európa által gazul elárult Zrínyi Miklósok tragikus sorsa is átvillant az agyán hirtelen. De nem kívánván megzavarni előkelő vendégét a lelkesedésben, a Déli Vasúti Összekötő hídról időközben feltárulkozó észak-csepeli panorámára hívta fel úti társa figyelmét. Ott állt előttük a délutáni naplemente teljes pompájában Fadesáék 200 hektáros eredetiben megvalósult nagy álma: a „manhattani”, vagy inkább „hong-kongi” felhőkarcolók koszorújában megbúvó Csepel-Újváros, a vállalkozói forrásból végül is megépített Galvani híddal ! Ennyi maradt az olimpiánkból meg a világkiállításunkból – zsörtölődött keserűen magában vendéglátónk, mert természetesen nem akarta megzavarni vendége ámulatát. Mint a Hivatal egykori olimpiai témafelelősét, természetesen érzékenyen érintette az olimpiai „utóhasznosítás” illetén elfajulása. Kerülte is az ilyen „fényezett” helyeket az óta, és most is csak tévedésből keveredett ide. Vigasztalni próbálta magát, hiszen percekben belül befutnak Kelenföldre, ahol most már végképp meg kell szakítani váratlanul hosszúra nyúlt kirándulásukat. „Szabad ,hű tenger volt a lelkem, Nem érdemeltem, hogy most legyen vigasztalan, holt, Mert igazam volt, igazam volt” (Ady Endre)-vigasztalta volna magát. De zavarában inkább elővett táskájából egy direkt ilyen „diplomáciai” szituációkra már régóta előkészített halványzöld színű CD-t – „The real story of the Olympic Game of Urban Renewal by the Danube in 2020” - és szamizdatként udvariasan az előkelő brüsszeli török vendége kezébe csúsztatta, sok sikert kívánva a 2032-es Isztambuli Olimpiához. Emlékezett: „2008-ban nekünk is pont 12 évünk volt hátra akkor, amikor a 6 éves olimpiai előkészület „halálos” sebet kapott a Fővárosban, meg a Politikában

A teljes pompájában ragyogó, még 2014-re teljesen újjáépített Kelenföld pályaudvar 5-ös peronján szálltak le az elővárosi vonatról. Pótdíjat nem kellett fizetniük, viszont talán megérte ez a fiaskó-kerülő. A röpke 5 év alatt 1-1,5 millió szintterületi m²-et

produkáló – ez Európában is csúcst jelent! –Budapest, Nyugati Városkapu égbe meredező irodacsodáit és fényárban úszó kereskedelmi központjait azonban már természetesen nem volt idejük megszemlélni. Esteledett, és Ecevit Úrnak este 8 órára fontos diplomáciai kormány-protokollra kellett mennie a pesti Vigadóba. Szállodája, az egykori „hírhedt” Köztársaság téri pártház az óta ötcsillagos exkluzív nosztalgia hotellé kiglancolt „szocreál” épülete pedig pont útjába esett a 2014-ben végre átadott 4-es Metró útvonalának. Ezért, vagy másért, az Etele térről a Köztársaság térig adódó 7 megállót – max 10-15 perc - azonban már egyedül szerette volna megtenni. A fényes vasúti aluljáróból tehát rövid mozgólépcsőzés után alászálltak a Metró-alagútba, ahol csak arra kellett ügyelni, hogy a vendég nehogy tévedésből a Virágpiac irányába induljon el, mert onnan aztán Audi nélkül tényleg nincs visszatérés. A búcsúzás szívélyesebbre sikerült a vártnál. A protokoll szokásból utolsó pillanatban kicserélt angol nyelvű névkártyák pedig halvány reményt csillantottak fel arra, hogy ebben az életben egyszer még találkozni fognak. Vagy Brüsszelben, vagy 2032-ben, az isztamuli Olimpia alkalmából a Boszporusz partján, vagy inkább a TV képernyője előtt. Persze, ha megélik. Ezzel váltak el.

A hivatalból kirendelt úti kalauz feladata ezzel véget is ért. Nem vártan hosszú és tartalmas nap volt. Kikapcsolódásképpen még betért az Etele tér egyetlen eredetiben fennmaradt sarki Dréher sörözőjében, és óbudai módon egy Goli-fröccsöt rendelt, sört vodkával. Meg egy presszó kávé is természetesen hozzá, hogy legyen mihez elszívni azt a maradék 3 szál Helikont, ami már nagyon hiányzott a naphoz. Gondolatai az olimpiák diplomácia-története körül jártak, a NOB meg BIE nemzetközi stratégiája rég óta érdekelte már. Képzetele viszont már a Boszporusz partján száguldozott, amikor – életében először – fizikailag is éles szúrásokat érzett a szívében. Elyomta a cigarettát és otthagyta a vodkát, de tudta, nem ettől fájdult meg az ő szíve. A hazájához és közelebbi lokálpátriájához, Buda-Pesthez kötődő álmaiban kellett szisztematikus víz alatti nyomásra „önkéntesen” csalódnia. December 22-én, a Bak jegyében töltene be 71. évét. Még örülhet annak, hogy öreg nyugdíjasként, időnként alkalmazják azok, akik egykor a legtöbbet tették azért, hogy a Budapesti 2020-as Olimpia csak kapzsi, talmi és destruktív „utóhasznosulásában” hiúsuljon meg. „*A mór pedig megtette kötelességét, a mór mehet*”. Ő is jobbnak látta, hogy kereket oldjon a sörözőből, 8 óra felé járt az idő. És már nem volt kedve, mint fiatalabb korában a 7-es buszcsaládra felszállva háztűznézőben beleröpülni a Bosnyák téri, vagy ne adj’ Isten újpalotai éjszakába. Különben is, ami óta a 4-es Metró átadták, már a 7-es buszcsalád sem a régi. Semmi sem a régi. Az öreg Etele tér pedig, legszűkebb pátriája, úgy be van építve, hogy ha az új házak éjszakánként brahiból helyet cserélnek, nem férnének el az átstaffirozott helyrajzi számokon.

Szerencséje, hogy az Etele térről 5 percnyi gyalogútra lakik csak. Egy szerény kis társasház még szerényebb 44 m²-én. Amelynek értéke 2014 óta, a 4-es Metró üzembe helyezése óta, folyamatosan emelkedik, már a duplájánál tart. Pedig hogy küzdött egész szakmai életében az „ingatlanspekuláció” ellen, lám öreg korára ő is haszonélvezővé, cinkossá vált. De nem szeretné, hogy 35 éves lánya csak ezt örökölje tőle. Amióta aktívan nem dolgozik, a politikai hírek és reklámok helyett otthon ilyenkor legszívesebben archív „kommersz” zenéit hallgat, Eddát, Európa Kiadót, Bizottságot, Omegát, Bangó Margitot, Udvaros Dorottyát, Kern Andrászt Lajko Felixet, Rúzsa Magdolnát stb. Meg külföldieket is természetesen: Roling Stonest, John Lennont, Joan Baezt, Eric Claptont. De ha nagyon szüksége van a „szakmai” biztatásra, mégiscsak Edith Piafot teszi fel. Aki ezzel biztatja hallgatóságát: „*Je ne regrette rien*”. A nagy városjátzsma azonban ezzel még Kelenföldön sem ért véget.

Mert természetesen : „*Beat goes on*” – „*Tandique sous le pont de nos bras passe les Eternelles...*” (Guillaume Apollinaire). Mindhalálíg!!! „*Do počédnyej koplj krovj*”. Mert: „*Van, aki félig, van, aki végig*”. (Európa Kiadó). Mert ez a küzdelem immár nem 2020-ig, hanem jobb esetben '33ig tart! Magyarországon és Törökországban egyaránt.

Egy, s más az olimpiai utóhasznosításról

Az időközben nyilvánvalóvá vált 2011-es, immár menetrendszerű halasztás a budapesti olimpia ügyében azonban inkább áldásnak, mintsem átoknak bizonyult, hiszen sohasem gondolt és nyilvántartott műszaki megoldásoknak nyitott teret. Mert például amint kiderül, hogy a 4-es Metró II. szakasza, a Baross téri csomóponttól a Bosnyák térig belátható távlaton belül nem épül tovább, stratégiaileg új helyzet keletkezett. A Thököly úti „DBR” villamos ezzel nélkülözhetetlenné vált. Másrészt egyúttal távlati döntést kell hozni a további „metró”-építés ütemezési távlatairól is. Nevezetesen arról, hogy befogunk-e az Észak-déli regionális gyorsvasút (ÉDR) ma még beláthatatlan 600 milliárdos nagyberuházásába – miközben Csepelen van működőképes és továbbfejleszthető gyors-villamos provizórium. Vagy folytatjuk az organikus városfejlesztés szellemében a már meglévő villamos vonalak-viszonylatok ütemes továbbépítését. Az 5-ös Metró projekt azonban jelenlegi, tervezett formájában erre a komplex, integrált fejlesztésre nem alkalmas, hiszen egy óriás elefánt csak a porcelánboltban, ami Budapestünk. Áttervezése időt, pénzt és főleg hathatós indoklásra alapozott várospolitikai szemléletváltást és döntést igényel. A várakozás tétlenségében sem állhat le azonban a metropolisz fejlődése, különösen egy sikerrel megrendezhető, majdani olimpia utóhasznosításának a perspektívájában és lendületében. Hivatkozva tehát az addigra feltehetően már meglévő villamoshálózati adottságokra – a „DBR” villamos és a Kőbánya-Rákoskeresztúr gyors-villamos Fiumei út- Baross téri fonódására - jogosan vetődik fel a lehetőség egy új nagyszabású fonódó-átlapoló, városi harántoló gerincvonal távlati kialakítására, ahol a villamos- és a metró elemek interoperábilis integrálása a műszaki üzemmód szempontjából is megoldható. Igen, a Nagykörút és a Hungária körút közötti súlyvonalban elhelyezkedő pesti félkörívről van szó, melynek vegyes forgalmú alkotó elemei: a Rottenbiller út, Fiumei út és a csatlakozó Haller utca. Melynek közlekedési reaktiválása, revitalizációja, kapacitásnövelése vitán felül álló városstratégiai kérdés. Mert, ahogy Budapest geometriai súlypontja Kőbánya városközpontban van, közlekedési hálózatainak a súlypontja innen 3 kilométerre, a Baross téren található, és nem csak a Keleti pályaudvar miatt.

A méltán Baross Gábor projektnek is elkeresztelhető kötött pályás program gyorsvillamos-metró hálózatfejlesztésének fontos eleme egy új budapesti fél-Körút felszíni alatti távlati kiépítése. A DBR budafok-csepeli viszonylathoz fonódó Kőbányai-Rákoskeresztúri gyorsvillamos viszonylat fonódás utáni rehabilitációs átvezetése – szintben, a meglévő közúti híd helyén! – a Baross téren, hogy a Rottenbiller utcában föld alá bújva elérhesse a Lehel- téri 3-as és a tervezett 5-ös Metró közös megállóját, ami egyben provizórikus ütemhatár. A folytatás hálózati

vonala viszont már megegyezik az 5-ös Metró 2. ütemének eredetileg tervezett nyomvonalszakaszával: a Margit szigeten keresztül egészen az óbudai Flórián térig, ami egy következő ütemhatár fordító műtárggyal, az M3 mellett újabb közvetlen kapacitív átszállási csatornát nyitva Óbuda-Békásmegyernek a nagyobb távú továbbfejlesztés reális reményével. (ld. az 1-es villamos középtávú meghosszabbítását az óbudai vasútállomásig). Mert itt is alapos szemléletváltásra van szükség: Óbuda-Békásmegyernek – lakótelepek hazája – nem Észak-Déli Regionális gyorsvasút kell, ott van nekik a HÉV, hanem annak kapacitását kiegészítő alapvető kötőpályás közlekedési kapacitásnövelés, amit az ÉDR nem biztosít, sőt csak ront a stagnáló helyzeten, hiszen újabb viszonylatokat terhel rá a már ma is kapacitáshatáron működő HÉV-re, miközben a jól működő Bel-budai átszállási lehetőségeket is megszüntetné a Margit hídnál és a Batthyányi téren. Mert Észak-Budán nem kapacitás visszatartásra és –csökkentésre van szükség, hanem pótlólagos rásegítésre, elsősorban az 5 nagy lakótelep, másodsorban a még rendelkezésre álló 200 hektárnyi fejlesztési terület kapacitás – Bojtár utca-Mocsáros – vonatkozásában. Ennek teljes körű megoldása műszakilag ugyan lehetséges – a Huszti úttól a Lupa sziget melletti evezős központig - de megvalósítása ugyancsak nagytávlatra utalt. Mint ilyen, természetesen nem vonható egy esetleges 2028-32-es budapesti olimpia közvetlen fejlesztési körébe, utóhasznosítás szempontjából azonban már ma is figyelemre méltó tervezési opció. Távlatra ugyanis felcsillantja az 5-ös Metró, Kőbánya-Rákoskeresztúr, illetve Csepel irányába történő elágaztatási lehetőségének interoperábilis Metró hálózatba illesztett, ígéretes perspektíváját. A javasolt rendszer ugyanakkor Pesten fonódó kapcsolatban van az olimpiára középtávon kiépítendő „DBR” gyors-villamos hálózattal is. Alapvető műszaki-gazdasági kérdés, hogy a kialakult ágazati-projekt szemléletet mikor tudjuk felváltani az interoperabilitást, integrációt és iterációt egyaránt magában foglaló III. rendszer. Amibe az ÉDR jelenleg tervezett 600 milliárd forintja közép- és nagytávon egyaránt egyszerűen integrálhatatlan.

Közvetlen utóhasznosításnak tekinthetők ugyanakkor az olimpiai akcióterületeket közvetlenül feltáró nagyvasúti T&T hálózatra felfűzhető térségek, sport-, rekreációs- és témaparkok is, amelyek a Baross Gábor projekt ütemes megvalósítása során kelhetnek olimpián is túlmutató, új életre. De ugyanezt a célt szolgálja a Verseny utca térségéből indítandó régi-új 37-es „olimpiai zöld” villamos is a kiterjedt pesti zöld parkok feltárásával. A Verseny utcától a KÖ-KI-ig húzódó 13 km-es régi-új zöld villamos vonal utóhasznosításában is méltán tekinthető a Baross Gábor terv „olimpiai” vezérprojektjének. Amit szimbolikusan is kifejez Baross Gábor patinás ércszobra a belvárosi végállomás tövében. Ezzel, olimpiai utóhasznosításként teljessé válhat a pesti fonódó villamoshálózat szerkezete. Ami a MÁV S-Bahn, R-Bahn és UR-Bahn fejlesztéseivel stratégiai jelentőségű – a modal split alakulását is nagyságrendileg befolyásoló - áttörést hozhat Budapest közlekedésének a távlati fejlesztésében. Anélkül, hogy egy méter újabb, földalatti Metró szakaszt építenénk.

Mert csak most, hogy lecsengőben vannak az agyonsztárolt csepeli olimpiai mánia hullámai, derülhet ki a strukturális igazság. Az hogy sem térben, sem időben nem lett

volna semmilyen realitása az 5-ös Metróra kényszerből rákapcsolt csepeli olimpiai területnek, a „Duna szigetek olimpiájának”. Aminek valódi utóhasznosítása elsődlegesen nemzetközi ingatlanspekulációs érdekeket szolgált volna, megspékelve a hazai várostervezési, közlekedési és önkormányzati lobby önző és rövidtávú törekvéseivel. És itt nem csupán az egykori Népstadion és térsége lehetséges alternatív revitalizációjáról van szó – azt az MLSZ lobby vette az óta kártékony kezelésébe – hanem a város egészének az optimális jövőjéről, mégpedig 4 dimenzióban, tér-időben. Az alternatívák – Duna szigetek olimpiája, vagy „fapados” Városmegújítás olimpiája – közötti különbséget műszaki-gazdasági tekintetben is leginkább egy majdani olimpia tervezhető utóhasznosításában lehet lemérni.

Cui prodest? – tehetjük fel az ősi kérdést. Mert milyen városgerincet rajzolt volna fel a jövő egére 600 milliárd magyar forint ellenében a hivatalosan sztárolt ÉDR-5-ös Metró projekt? Elegendő csak a tervezett belvárosi állomásokat számba venni. A csigolyák – Manhattantól a Margit szigetig - magukért beszélnek. Ezek utókorai tények a nélkül is, hogy a városszociológiai és kulúrókógiai konzekvenciákat levonnánk, azt az olvasóra bízunk. Annyit azonban meg kell itt jegyezni: ebben az életfilozófiában valóban nem lehet helye egy lepukkant, „fapados” Népstadionnak, mint alternatív olimpiai főstadionnak, vagy Kőbánya-Vásárvárosnak. De még a patinás és jelenleg is a topon működő Batthyányi térnek sem. Meg a városmegújításnak sem. Ami utóhasznosításban mindezek helyett csak a magára hagyott Kőbányát, Rákoskeresztúrt, Budafokot, Rákospalotát és Újpalotát – no meg a lepukkant Baross Gábor teret tudja és akarja felmutatni, szakadt villamos vonalakat kötögetve össze képzeletben az 1:20000-es budapesti autóstérképeken. Mert valóban *„nem jártunk egy iskolába”* (Kósa Ferenc). Mert ez a mi nem létező 2020-as „felvizezett” Duna szigetek olimpiánk tényleg nem a Balczó Andrásokról szólott volna. *„Mégis magyarnak számkivetve, lelkem sikoltva megriad, édes Hazám fogadj szívedbe, hadd legyek hűséges fiad!”* (József Attila) – a Dunánál. Ahol oly sok víz lefolyt már az óta, anélkül, hogy B'uda-Pest ikerváros világszintű olimpiai sportsikereket láthatott volna távlatos épülésére és szépülésére. Budapest oly kívánatos neoreneszánsza tehát megint csak elmarad. Avagy jobb híján kicifrált ködjövendőbe vész? Fedezet nélküli mérnöki távlatokba. Mert ez a mi Duna-olimpiánk már az előhasznosításban elbukott. Mint a hajdani Expó is így járt. Ebben a merkantil kalkulációban mindegy is az utóhasznosítás – ki éli meg azt. Mindegy a civil alternatívában felkínált pesti-parkvárosi 1000 hektáros fejlesztési terület – a pesti Ganzváros, zuglói-, kőbányai, népliget sport parkok, rákos-völgyi rekreációs park – rehabilitációs perspektívája. Mindegy a Belváros keleti kiterjesztésének a nagyszabású programja. Várospolitikai akarat és fejlesztési tőkeforrás híján még tervezési költség sincs a vasút fejlesztésére, a pesti fonódó villamos hálózat kialakítására vagy a kapcsolódó P+R rendszerek megvalósítására. Ebben az egydimenziós fejlesztéspolitikában csak a Duna-zóna számít érdemi fejlesztési potenciálnak. Aminek viszont áldozatul esik a város egésze. Mint, ahogyan ez történt a dicstelenül meghiúsult 2020-as olimpia tervezési folyamatában is.

A városfejlesztésben oly sürgető paradigmaváltást ugyanakkor elősegíthetné az olyan nagyprojektek, mint egy Világjátékok, Olimpia, Duna-expó vagy Olimpixpó alkalmi felvállalása és megrendezése. Ezek felvállalása tehát nem öncél: az előhasznosítás és az utóhasznosítás inflexiós pontjára koncentrálna ugyanis paradigmaváltó stratégiai döntések születhetnek a városfejlesztés főbb irányvonaláról. Szerencsésebb olimpikon nagyvárosok esetében ez csupán generatív ráerősítés a már működő folyamatokra. Budapest esetében azonban ezen túl városépítési és városszerkezeti paradigmaváltásról is szó lenne. Az általános hiányhelyzetben túl talán ezért oly nehézkes a döntés Olimpia ügyben is? A demokratikus kérdés azonban természetesen nem a nyilvánosság előtt, hanem a várostervezés 5. dimenziójának a tervezés-szakmai boszorkánykonyháiban, a nagypolitikai PR bürokratikus dimenzióiban dől el. Merthogy a jelenleg futtatott városépítészeti és közlekedéstervezési lobbyknak a legcsekélyebb érdeke sem fűződik ahhoz, hogy alternatív jövőképekre fecsérjék drága, ingatlanfejlesztők által jól megfizetett idejüket és energiájukat. Proaktív szaktudásuk nélkül pedig a politobürokrácia és az ingatlanspekuláció is biztonságos módon berendezkedik a fennálló status quo konzervatív menedzselésében. Városfejlesztési patt-helyzet van, és nem csak a pénzhiány miatt. Az agyonzsúfolt városközponti térséget pedig eközben előzönlük a befektetők: Cet-et, Zeppelint, gyaloghidakat, plazákat akarnak építeni. A Duna-zóna ismét transzban. Mintha tőle pár kilométerre, keletre, a város földrajzi súlypontjában nem is lenne városi élet, Élettér és Életvilág. Mintha ott nem járnának a metrók, buszok villamosok és vasutak, nem Duna-víz folya a csapokból. Igen, ismét csak a Népstadion tözsomszédóságában, a Keleti pályaudvarnál, a Kelet-pesti híres térbeli és közlekedési inflexiós pontnál kötöttünk ki. Ahol, hosszas kanyargás után végül is a 4-es Metró is átmeneti, vagy inkább tartós (?) veszteglésre kényszerül. Jogos tehát, hogy itt kezdődjék a folytatás. Merthogy *„Végemben a kezdet”*(T.S Eliot).

És íme: Baross Gábor névadó szobra az óta is stabilan áll a helyén a Keleti főpályaudvar nyugati szegletén és elgondolkodva tekint a belvárosi naplemente felé. Feltételezhetően Szent Gellért „dunántúli” szobrát fürkészi. A szomszédos romos raktárak árnyékában mohó és éhenkórász galambok veszik körül. Talán ügyeletes forgalomszámlálást tart a megsokasodott alkonyati autós örületben, számba véve a székesfővárosi utókor modal-split hatását. Vagy inkább visszaszámlálást. No, nem a múltba, hanem a jövőbe arról, hogy ennek az újabb nemzedéknek vajon hány hónapja, éve-évtizede lehet még hátra a túléléshez, ha így folytatja? Meddig tűrheti még a város az autós örületet? Mögötte rozsdásodó vasúti sínpárok. Még él a vasút, amiért egykoron, kollégáival annyit fáradozott. Vajon a MÁV is BKV sorsra jut majd és szerepüket átveszi a M'etró? A pesti rozsdás vasúti síneket pedig benövi a dudva meg a zsurló. Egy nagy korszak méltatlan túlélő mementói. *„Ne szedjünk egy csokrot belőle?”* (Ady Endre)

„Ki viszi át, fogában tartva a Szerelmet a túlsó partra?”

(Nagy László)

4./ FÉLÚTON OLIMPIÁBA

A legitimitástól a civil kezdeményezésig.

A legújabb kori olimpiák hazai történetéhez igazodva, 2002-ben még kormányzati kezdeményezésre kezdődtek intenzív előkészületi munkálatok a 2012-es olimpia megpályázására. Amelyek – a '96-os Expóhoz hasonlóan - a kormányváltással természetesen szintén abbamaradtak. Az újabb olimpiai nekirugaszkodásunk röviddel ezt követően, 2005/2006-ban történt, nagymértékben a Budapesti Olimpiai Mozgalom (BOM) hathatós civil lobby kezdeményezésére. A 2016/20-as olimpiára irányuló erőfeszítéseket a Fővárosi Közgyűlés is egyértelműen felkarolta azzal, hogy 2007-2009 között három egyhangú támogató határozatot is hozott a budapesti olimpiai tervek jóváhagyására. Az ígéretes és a BOM rásegítésével az Olimpia Törvény elkészítéséig is eljutott előkészületeknek természetesen ezúttal is a menetrendszerű kormányváltás vetett véget 2010-ben. Olyannyira, hogy 2011-ben már el sem küldtük esedékes kandidálásunkat a NOB-nak. Sőt, intézkedés sem kormányzati, sem fővárosi viszonylatban nem történt az előkészületek további távlatos folytatására. A BOM pedig gyakorlatilag dolgavégezetlenül feloszlott. A kialakult általános gazdasági válsághelyzetben újra fényévnyi távolságba kerültünk tehát egy hazai olimpia megrendezésétől, sőt a téma felvetése is kishitű közgúny tárgyává vált. A budapesti olimpiával kapcsolatos, a tervezési kontinuitást 2010 utánra egyedül átmentő civil kezdeményezés – a BOM-TEAM 33 – alternatív léte ugyanakkor még a hivatalos tervezési folyamatok idejére, 2008-ra nyúlik vissza. A Budapesti Olimpia Nevében (BON) azóta is éves civil jelentésekben és kiállításokon összegzi az olimpia esélyei mellett szóló tényeket, érveket, összefüggéseket, manifeszt módon rámutatva az azt akadályozó tényezőkre is. (In memoriam 2020 – 2008; Olimpixpo 2020/24 – 2009; Minőség, Mértéktartás, Maradandóság Magyar Metropolisza – 2010; Anno Domine 2024/28 – 2011; Város az olimpiában és Olimpia a városban- 2012). A késleltetett városfejlesztés mélyülő csapdáját mindvégig szem előtt tartva számos szakmapolitikai érvet sorakoztatott fel egy majdani budapesti olimpia megrendezése mellett, és az olimpiai folyamat távlatainak hazai fenntartása érdekében. Mindamellet az olimpiát nem öncélnak, hanem hatékony városfejlesztési munkahipotézisnek, egy olyan fejlesztési metaforának tekintve, amelynek segítségével végrehajtható lenne a paradigmaticus rendszerváltás Budapest megfáradt irányítási gépezetében is.

Az érem- és érdemgyűjtők nemzetközi mérlegén.

De Magyarországon az olimpia-történet természetesen nem tegnap kezdődött, amikor is menetrendszerűen ismét lekéstünk egy kandidatúrát. Történt ugyanis a BOM album szerint, hogy „1910-ben Budapest rendezte a 14. NOB ülést azzal a céllal, hogy lobbizzon az 1916-os olimpiáért. A fővároson kívül Alexandria, Cleveland és Berlin kandidált, végül utóbbi nyert. A világháború miatt azonban az Olimpia elmaradt. 1914-ben, a párizsi Sorbonne-on tartott NOB-ülés előszavazásán 21:7 arányban már valóban Budapestnek adták az 1920-as olimpiai játékok rendezésének jogát! Miközben az ország az olimpia lázában égett, kitört az első világháború. A vesztes oldalon álló Magyarország pedig nemhogy nem rendezhette meg a játékokat, hanem még részt sem vehetett sportolóival a helyette megrendezett 1920-as antwerpeni olimpián.” (*Trianon szindróma*). Jellemző, hogy 1920 és 1960 között ezek után még hétszer vetődött fel a bátortalan és elvetélt gondolata annak, hogy Budapest olimpiát rendezhessen. Nem alaptalanul. Magyarország ugyanis az eddig

szerzett 160 arany- 143 ezüst-, és 160 bronzérmével még ma is a kiemelt 9. helyen szerepel az össznemzeti éremlistán, az első 10 helyezett közül egyedülként, aki még nem rendezhetett olimpiát. A várható *kontinentális* (Duna) olimpia ugyanakkor, mint gazdasági tér, utóhasznosításban sem lenne elhanyagolható, hiszen Budapest, a Duna királynője és a Kárpát-medence központja 600 kilométeres vonzaskörzetében, a *budapesti régió* országaiban az összesített GDP 2.820 mrd USD, az összlakosság 178 millió, a GDP/FŐ 15.860 és az aranyérmek száma 505. (BOM-album adatai).

Különös fintora a sorsnak, hogy a legújabb kori hazai olimpiai törekvések a bűvös 2020 felé mutatnak, ami hazánk tragikus trianoni megpróbáltatásának „antwerpeni” 100 évfordulója is egyben. 2012, 2016, 2020 – után azonban napjainkban –csupán gazdasági okokból? - ismét csak fényévnnyire távolodtunk a tekintélyes esemény megrendezésének a perspektívájától. Annál is inkább, mert az olimpiai öröknaptár szerint Peking 2008, London 2012, Rio de Janeiro 2016 után 2020-28 között valószínűleg ismét Európa következhet. Gazdasági válság ide, vagy oda, az ötkarikás lángnak égnie kell. Itt, ott, amott, valahol Európában? Hogy ennek enyhülésével a Kárpát-medencére - amely ez idáig még nem rendezhetett olimpiát - mikor kerülhetne sor az olimpiai vetéscsörgő szerint, az immár megint a jövő kódébe vész. Beszélhetünk itt 2028-ról, 2032-ről, vagy csupán cinikusan legyintve 2050-et emlegetjük - ha mi magunk sem akarjuk, nem száll ránk a megtisztelő áldás. Az országos politikának azonban nem csupán a válság szemüveggel is horribilis kandidálási küszöbértékek – EU-s kooperációban is százmilliárdos éves költségvonzat – előteremtéséről kéne gondoskodni, hanem a lehetséges olimpiai hozamok felelős távlati mérlegeléséről is. Hogy jövőbe is lássunk e békaperspektívában, amelybe az adósságcsapda, az átörökölt gazdasági válság és a nagypolitikai csatározások taszítottak bennünket. Íme néhány hevenyészett munkahipotézis egy majdani budapesti olimpia lehetséges társadalmi, gazdasági előhasznosításáról a konszolidációs '20-as, '30-as évek fordulójára, illetve utóhatásáról az azt követő nemzetstratégiai,-gazdasági távlatokra:

- A 2014-28 közötti, remélhetően sikeres válságmenedzselésre alapozott, nemzetközileg is permanensen promócionált ország- és városimázs egy hazai olimpiában méltó és ünnepélyes lezárása – hab a tortán - lehet a '10-es évek múltat s jövőt megsejtenedett válságkorszakának;
- A felkészülés párhuzamos gazdaságélénkítő hatása, sőt paradigmaváltása új adóbevételek milliárdjait és munkahelyek tízezreit eredményezheti a késleltetésből felpörgetett közmunkákon keresztül, különös tekintettel a városfejlesztésre, az építő-, turisztikai-, vendéglátó iparra, a KKV-kre, a logisztikára, a tudás- és kultúra iparra;
- Évtizedeken átívelő célirányos, integrált, transzparens és manifeszt társadalmi, gazdasági, műszaki tervezés várható a mai, politikailag, ágazatilag és területileg szétagolt szemléletekkel és mutyizásokkal szemben a felkészülés szellemileg felpörgetett 10-20 éves időszakában;
- Új típusú együttműködés és tehermegosztás intézményei honosodhatnak meg a megvalósítás időszakában a köz- és a magánszféra között

- (településrendezési szerződések, ingatlanfejlesztési adók, kohéziós alapok), az olimpiai tervezési folyamatokon keresztül;
- A Kárpát-medencei regionális ország-státusz és fővárosi történelmi város- és Duna pozíció nemzetközi erősítése a felkínálkozó geopolitikai funkciók betöltésével az EU-s Duna-stratégia mentén és szellemében;
 - Várospolitikailag az egyoldalúan centralizált budapesti városszerkezet oldása a fejlesztő erők decentralizálásával, a kies barna mezők revitalizációjának a prioritásával, a sport és egyéb célokra helyzetbe hozott sok száz hektáros fejlesztési akcióterületek és projektterületek reneszánszával, amelyre a hazai városépítészeti és műszaki-építészeti tervezési kapacitás természetesen készen áll;
 - Stratégiai jelentőségű elvárás a műszaki infrastruktúra-hálózat ezermilliárdos krónikus hiányainak fokozott enyhítése - első ütemben természetesen további Metró-építés kényszere nélkül. A harántoló közlekedési elemek – hidak, közutak, vas-utak, villamos- és buszhálózat – mértéktartó és ütemezhető ráfejlesztésével a szállás-, és játékterületeket városi rendszerbe foglaló közösségi közlekedési hálózat olimpiai távlatban is alkalmassá válhat a modal-split konszolidálására, a működőképesség tartós fenntartására, valamint a környezet fokozott védelmére;
 - Az olimpiára megépített sportlétesítmények - a hazai szegényes létesítményellátottságon is jelentősen javítva - növelhetik a magyar sportdiplomácia és élsport nemzetközi presztizsét, infrastrukturális mozgásterét (BOK) és a széles körű utánpótlás nevelést;
 - A budapesti barna mező rendbetételével és régi-új olimpiai sportlétesítmények megépítésével turisztikai szempontból - a hagyományos „fürdő- és gasztronómiaváros” imázs mellett - Buda-Pest „vásárvárosi” és „sportvárosi” karaktere és vonzereje is megerősödhetne a Nagyvilágban. Tovább javítva a turizmus, mint húzóiparág pozícióját éppúgy, mint ennek továbbgyűrűző hatását az összes többi iparág felé;
 - Összességében az évtizedek, sőt évszázadok alatt ránk ragadt általános társadalmi depresszió és nemzeti kishitűség oldása is lehetségessé válik az olyan esetleges „siker-sztorik” erejével, mint egy Világjátékok, Olimpia, vagy Expo, már a „lázás” felkészülés másfél évtizedes időszakában, 2014-28 között is. A nemzetközileg jól bevált *panem et circenses* effektusról (ld. Forma 1) már nem is szólva;
 - A múltban gyökerező sportdiplomáciai presztizsünk és a rendezvénytől elvárható távlati társadalmi és gazdasági haszon közötti tatóngó korszakos résben azonban egy olimpia megpályázásának a kérdése csakis a politikai kurzusváltások mindenkori jelenében, az aktuális gazdasági-politikai dimenziókban dőlhet el. Ahol az éppen regnáló nemzetstratégiai- és a pártideológiák retorikája felett a nemzetgazdaság mindenkori és perspektivikus teherbíró képessége legyen a perdöntő mérce. Hiába, hogy formálisan egy város az olimpiai házigazda, annak szükséges pénzügyi hátterét és garanciáit egy egész országnak kell biztosítania. Természetesen támaszkodva az EU kohéziós és strukturális alapjaira. Mert ma ezek nélkül egy lépést sem tehetünk ingatlanspekulatív városgazdálkodásunkkal.

A költséghatékonyság járatlan útjain.

Az olimpiai városfejlesztés alapelve, hogy csakis olyan létesítmények – épületek, infrastruktúra – megvalósítására kerüljön sor, amelyek célszerű utóhasznosítása is

távlatra biztosított. Az olimpia ugyanis nem cél (csupán), hanem eszköz, s mint ilyen, az adott periódusban a városfejlesztés motorja is lehet. A felpörgetett fejlesztés évtizedeiben ugyanakkor fennáll annak veszélye, hogy olimpia címszóval az összes halasztott fejlesztés – különösen infrastruktúra – felkerekedik az olimpia hajójára. Jó példa erre a közelmúltban meghiúsult csepeli olimpia esete az 5-ös Metróval. A pénzügyi és tervezési kontroll nélküli fejlesztési kívánságlista összege – országosan 5300 milliárd forint! - tarthatatlan és komolytalanná tette az egész projektet. A jövőre vonatkozó „olimpiai” költségcsökkentés ezért megkerülhetetlen gazdaság- és várostervezési feladat. Kiindulva abból, hogy mi nem feltétlenül egy megalomán olimpiában gondolkodhatunk, egyáltalán nem vágyva pekingi, londoni és riói babérokra. Sporttradícióink, geopolitikai pozícióink, városszerkezeti adottságaink ugyanakkor viszont igenis predestinálhatnak arra, hogy egy *attraktivitást* és *mértéktartást* egyaránt szem előtt tartó otthonos „fapados” olimpiát megrendezhessünk, anélkül, hogy belerokkannánk az erőfeszítéseinkbe. (NOB ???)

Ehhez várostervezési szempontból mindenekelőtt gondoskodni kellene arról, hogy a fejlesztendő olimpiai akcióterületek maximális mértékben illeszkedjenek adottságaikhoz, valamint a már meglévő kapacitív közlekedési infrastruktúrához, különös tekintettel a villamos, metró és vasúti hálózatra. Takarékosági okokból a Metró-fejlesztéssel szemben ezért prioritást kell adni a már meglévő villamos- és vasúthálózat kiemelt ráfejlesztéseinek, illetve a célbusz járatok koncentrált közúthálózat-fejlesztési forgatókönyveinek. Az így megtakarítható költség Budapest vonatkozásában 2014-28 között mintegy 500-1000 milliárdra becsülhető, ami tetemes, 20-40%-os megtakarítást jelent, az eddig tervezett 2600 milliárdos fővárosi infrastruktúra fejlesztési költségvetés vonatkozásában. Az olimpiai városszerkezet optimalizációját – város a városban - tehát közelíteni kell az EU-forrásokból és költségvetési eszközökből szűkösen rendelkezésre álló köz-források lehetőségeihez, és nem fordítva, ahogyan ez a „Duna szigetek olimpiája” esetén a közelmúltban pazarlóan történt. A 2014-2028 időszakára előre kikalkulálható országos (EU-s) és budapesti (kofinanszírozási) teherbírási korlátok közé illesztendő olimpiai nagyprojektről - előzetes sportszakmai és városszerkezeti értékelések alapján - ez által akár 2019/23-ig már felelős és megalapozott pályázati döntés hozható a 2028/32-es Olimpia vonatkozásában. Persze, ha létezhet távlati tervezés, mint olyan.

Krónikus pénzsűke esetében indokolt lehet a takarékoság kérdésének a felvetése bevételi oldalról is. Egyrészt a nálunk fejlettebb tervezési demokráciákban elterjedt gyakorlat az ingatlanok értékarányos és progresszív adóztatása, aminek hazai bevezetése azonban csakis az egész adórendszer átalakításával lenne lehetséges. Az olyan, szűkösen rendelkezésre álló és nem újjátermelhető öko-javak megadóztatására, mint az ingatlan, azonban az ingatlanspekulációs folyamatok során is lehetőség nyílhat. Annak az értéknövekedésnek – extraprofitnak - a részleges elvonásáról van szó, ami nem a közvetlenül befektetett pénz hozama, hanem az ingatlan pozíciójából eredő földjáradék, vagy a környező infrastruktúrát fejlesztő, közpénzből fakadó profithányad. Az ingatlanvásárlás, szabályozás, infrastruktúra-fejlesztés, építés, üzemeltetés során ütemesen keletkező ingatlan extraprofit tranzakciós megadóztatásával – a településrendezési szerződésben - a közsféra a számára nélkülözhetetlen infrastruktúra-fejlesztési költségeit részben fedezhetné, hogy egyáltalán fenn tudja tartani a városfejlesztési folyamatot. Ellenkező esetben, mint napjainkban is, súlyos fejlesztési hiánnyal, sőt üzemeltetési gondokkal kell szembenéznie. Miközben a spekulációban a közpénzek rendre

magánprofittá alakulnak, hogy egy részük exkluzív magasépítésben, más részük egyéb iparágakban, vagy a pénzpiacon kamatozzon tovább. A permanens forráshiány és a virulens ingatlanspekulációs folyamat egyidejűsége amellet, hogy közgazdasági abszurdum, a városszerkezetben is jövátéhetetlen károkat okoz. Ez nem vezethet el egy Olimpiához, de még a város fenntartható fejlődéséhez sem. Budapest normális fejlesztési pályára állításához tehát mielőbb be kell vezetni a közcélú értéktöbblet-adót. Ennek 2014-28 közötti becsült hozama a fejlesztésben érintett ingatlantömbök vonatkozásában akár sok százmilliárd forint is lehet annak függvényében, hogy a településrendezési szerződések miként állapítják meg a közszféra és a magánszektor közötti kofinanszírozási profitrátát. Tételezzük fel, hogy ez a közcélú bevétel – fifty-fifty alapon megosztva – 500 milliárd forint. Ami a korábban javasolt infrastrukturális költségcsökkentés ominózus 500-1000 milliárdjához hozzáadva már 1000-1500 milliárd forinttal növelheti egy 2028/32-es budapesti olimpia költségvetésének az esélyeit. E nélkül a kritikus megtakarítás nélkül sem ma, sem 2014/28 távlatában nincs miről beszélni, akárhogy is próbálnánk magunkat visszafogni a kiadások terén a NOB által képviselt (fapados) olimpiai minimum meghatározásában. Ingatlangazdálkodni persze olimpia nélkül is ildomos lenne. Hogy hol, azt egy majdani olimpia tervezett utóhasznosításának lehetséges budapesti térszerkezetében érdemes megfontolni. Ahol: „*minden eladó*”, és olcsó, de érdemi vevők, befektetők egyelőre nem akadnak rá. Kelet-Pesten, ahol az ingatlanpiac élénkülésétől várható a késlekedő fejlesztési boom. Mert vannak városszerkezeti adottságai.

A pesti zöldgyűrű árnyékában

A belső budapesti zöldgyűrű felfedezése még egy 2005-ös Építészeti Jel-pályázathoz köthető, ahol ezzel a koncepcióval egy fiatal építészekből álló, Kovács Csaba vezette team vitte el – méltán – az első díjat. Az ötletük meglepő, mert eredeti és egyszerű volt: a Margit szigettől a Csepel szigetig terjedő mozaikos, de nyomaiban határozottan meglévő zöldterületekből képezték egy – a budai zöldhöz is csatlakozó – gyűrűs térszerkezeti rendszert. Ami a *kék* Duna-szalag kiegészítéseként a város másik emblematis, fejlesztéseket meghatározó - vegyes *zöld és barna* - térszerkezeti eleme – logója - lehet (ne), az agyonsztárolt és lespekulált Duna-zóna mellett. Hiszen a Margit sziget, Városliget, Stadionok, Köztemető, Népliget, kispesti Kis erdő, Határ út-Wekerle kertváros és Csepel sziget-Ráckevei Duna-ág által alkotott térszerkezeti zöld-félkörív mozaikosan magában foglalja a közép-pesti átmeneti zóna rehabilitációra váró barna mezőit is. Különösen, ha figyelembe vesszük a pesti keleti zöld ékek – Rákosvölgy, Rákoskeresztúri temető, illetve a ferihegyi Keleti kapu – kiterjedt csatlakozó szerepét. A jelenleg alulhasznosított 500 hektáros Rákosvölgy intenzív rekreációs hasznosítása, ligetesítése, és parkosítása (PL. Zöldpark, Sportpark és Témapark) például éppúgy városszerkezeti feladat, mint a hozzá DK-ről csatlakozó rákoskeresztúri zöld-ék – elővárosi *Ferihegyi kapu* – funkcionális integrálása a városszerkezetbe. A közlekedési hálózattal már ma is jól ellátott pesti Zöldgyűrű (Keleti Parkváros) kiemelt fejlesztésével ugyanis mintegy 1000 hektáros pesti zöld- és barnamezős ingatlanfejlesztési programot lehetne gazdaságosan megvalósítani anélkül, hogy egy

méter Metrót kellene építenünk. Amelyhez ugyanakkor 2, Dunán átívelő gyalogos-kerékpár híd is szervesen kapcsolható: északon a Dráva utca, délen a Haller út magasságában.

Budapest kompakt városrészeinek és a konglomerálódott városszövetnek a határvonalain, a térszerkezeti törésvonalak között, a pesti Zöldgyűrűben elhelyezkedő Keleti Kapu kiterjedt, de máig neve sincs város-szektorának a fejlesztési perspektívájáról van szó. Ahol, virágzó Ferihegyünket kivéve két évtizede megállt az idő. Pedig az óta ebben az agglomerációs szektorban is lezajlott a tér- és tájromboló szuburbán örület, teljes működési katasztrófával fenyegetve a várostérséget. Az esetleges 2028/32-es budapesti olimpia „*fapados*” tervezésénél ezért is szakított a BON-Team 33 a csepeli olimpia exkluzív Duna-mítoszával, figyelmét mindinkább a szárazföldi törésvonalak illetve kerülethatárok senki földjeire, mint fejlesztési adottságokra irányítva. Hogy egy mindent átható nagyprojekt utóhasznosításában legalább az élıhetőség távlatát csillantsuk fel a „hulladékterületek” fıvárosi polgárai számára is. Ilyen hulladékterületnek számít a kőbányai Ligettelek és Fehér dűlő a maga 200 hektárnyi területével – a belvárosi BNV, a külvárosi Lóversenypálya, az Őrs vezér téri intermodális központ, a lakótelepek, a gyártelepek, az elıvárosi falu és a külvárosi zöldmező tőszomszédtságában. Ebből a páratlan heterogenitásból kellene - a mértéktartó infrastruktúra-fejlesztés integráló erejére támaszkodva – 6-7 sportágat is felfűző olimpiai homogenitást és minőséget kovácsolni (Kőbányai sportpark), nagyságrendekkel javítva a parktérség távlati élıhetőségét. Jelenlegi formákában ilyen alulhasznosított területnek számít az 500 hektáros Rákosvölgye térsége is. De ilyen hulladékterületnek számít a 3 pesti kerület határán elhelyezkedő Gubacsi dűlő és térsége is, ahol – felhasználva a vizek adta lehetőséget, meg az infrastrukturális adottságokat – nemzetközi jelentőségű vizes paradicsomot sikerülhetne elıvarázsolni a 40000-es olimpiai VIP-személyzet számára. Természetesen utóhasznosításában új dimenziókba helyezve az elmaradott IX., XX. és XXI. kerületek érintett városrészeinek élıhetőségét. De erről szól a pesti Zöldgyűrűbe ékelődő VIII. kerületi pesti Ganz város üzenete is a jövőnek, ahol – Magyar Ádám építész terve szerint – a meglévő értékes csarnokok loftos hasznosítása mellett jelentős, a VIII. kerület szerkezetébe szervesen illeszkedő környezeti értékeket lehetne feltárni és életre hívni. Ahol az eredeti primer (ipari) funkciók helyébe mindinkább az értéknövelő szekunder, terciér, kvaterner funkciók léphetnének. Eszerint lehetne itt egyetemi Campus, filmgyári stúdiók, szállodák és szabadidős létesítmények, irodaházak, meg természetesen nemzetközi kereskedelmi funkciók is. (China town).

De hát mi adhat meggyőzőbb indoklást egy 3 hetes olimpiai nagyrendezvénynek, mintsem maga az utóhasznosítás-utóhasznosulás perspektivikus dimenziója, melynek távlatos feladata Budapest/2028-2032 vonatkozásában éppúgy fennáll, mint az olimpia metafora nélkül. Ahhoz azonban, hogy a megkésett aratás a pesti barnamezőkön, a Pesti Parkvárosban valóban bekövetkezhessen, lehet, hogy – londoni mintára (East-London/2012) - nálunk is egy majdani olimpiai nagyprojekt virtuális lökeshullámaira lesz szükség. Ami egyúttal felértékelné a Budapest Keleti kapujába száműzött Ferihegyünk szerepét és pozícióját is, szerkezetileg a városba integrálva a városfalu közepén veszteglő, világszínvonalú repülőteret. Az exponált pesti parkterületek továbbgyűrűző fejlesztési hatása ugyanakkor szektoriálisan egészen a pesti Zöldgyűrűvel szomszédos külső kőbányai és ferencvárosi térségeig

terjedne tovább több száz zöld- és barnamezős fővárosi hektáron felértékelve az ingatlanokat. Ez jelenthetné egy budapesti olimpia igazi utóhasznosítását.

Az újjászerveződő Keleti-kapu és Pesti Parkváros ezért nem elfordul a Dunától, hanem városalkotó történeti városrész, amely illeszkedik mindazokhoz a meglévő „szárazföldi” és „síkvidéki” adottságokhoz (pl. sűrű kapacitív közlekedési hálózat, zöldgyűrű), amelyek a budapesti hegyvidék és folyópart történeti benépesítése után számára potenciális fejlesztési adottságként – mint Életvilág és Élettér – még fennmaradtak. Mert a Pesti-Parkváros is élni akar. Hogy mindez csupán „*fapados*” álom, ezt döntsék el a mellékelt térképek. Mindenesetre jövőt lehelni az élettelen, anarchiába zuhant, szegregálódott és szlökkömösödött pesti barnamezős konglomerátumba ma legalább olyan nemes szakmai kihívás, mint újabb városépítészeti közhelyekkel (ld. Cet, Zeppelin) túlhasznosítani a sztárolt Duna-zónát. Talán egy majdani budapesti olimpiai nagyprojekt áldásos fejlesztési hatása esélyt teremt a budapesti térszerkezet megbillent városegyensúlyának a helyreállítására is. Mert a két nagy várostérségnek a jövőben – 2028/32 távlatában – óhatatlanul együtt kell működnie. Például a javasolt – a Keleti pályaudvartól a Dunáig húzódó – kelet-nyugat irányú belvárosi gyalogos és intézmény axison, az olimpiai Agórán keresztül, Budapest Szívében is. Hogy konglomerálódott metropoliszunk egésze is méltó módon hozzáfejlődhessen várostörténeti patinájához és turisztikai hírnevéhez. Az igazi stratégiai kihívásokhoz. Amit egy „attraktivitást és mértéktartást” szem előtt tartó majdani olimpia is nagymértékben elő tudna segíteni azzal, hogy a megalomán, globalista – pl. a Duna-zóna mítosza – tendenciák mellett a már meglévő épített és infrastruktúrális adottságainkra is alapoz.

2000 év a küzdősportok szolgálatában

Az egykor még nemzethalált sugalló öreg Ister partja, Ady óta természetesen nem csupán az 1000 éves Duna menti kisnemzeti sorskérdéseket, hanem emellett a 2000 évvel ezelőtti római uralom Pannon végvárát is eszünkbe juttatja. A Hajógyári szigetet Hadrianus helytartói palotájával, meg a polgárvárost és a két, romjaiban is épségben ránk maradt amfiteátrumát. Megannyi turisztikai célpont, melyeket már az esetleges 2021-es Világjátékokra, netán egy majdani Olimpiára is illendően promócionálni kell. Mert a rómaiak jól ismerték a „*panem et circenses*” titkát. Az ógörög sporttradíciók paradigmaváltását követően azt a hatalmas szociálpszichológiai fegyvert, amit a nyilvános küzdőterek arénái nyújthatnak, kompenzációképen a tömegtársadalom testi-lelki veszteségeiért és felhalmozódott feszültségeiért, hatékony és ellenőrzött keretek között levezetve az egyébként ártalmas tömegindulatokat. Modern civilizációnk arénái, vándorcirkuszai és istállóai az óta is ebből a leleményes találmányból élnek, megspékelve azt a média- és reklámpiar kétélű mecénatúrájával. Ez alól természetesen a Tourok, Forma X-ek, NHL-ek, NBA-k kontinens-és világbajnoksági Kupák sem kivételek, beleértve a „szent” Olimpiák legújabb kori vándorcirkuszát. Különösen, ami óta a média- és reklámpiar professzionalizmusa és nemzetközi globalizmusa hatja át a világjátékok nemes ógörög tradícióját. Ne legyünk naivak, hiszen a sport – az őt övező álszent dicsfény és piaci versenyszellem mellett – ismét csak globalizálódott birodalmi jelenséggé, nagy üzletté kezd válni, ami alapfunkcióját tekintve nélkülözhetetlen

eszköze a társadalmakban felhalmozódott elemi ösztönök és indulatok civilizált levezetésének és becsatornázásának. És persze nemzeti presztizs és alkalmi dicsfény is egyben.

Mit üzenhet tehát nekünk ezek után a romos óbudai Amfiteátrum? Azon túl, hogy védett műemlék. Közelebbről programozva egy majdan hazai – a birodalmi globalizációval nem versenyre kelő *mértéktartó és attraktív (Attractivity & Moderation)* - Olimpia perspektívájában talán felvethető a kérdés: az egykori gladiátorok küzdőhelye miért ne szolgálhatna a modern gladiátorok – ökölvívók, birkózók, cselgáncsosok, take-wan-do-sok – régmúltat idéző unikális olimpiai versenyhelyszínéül? Igen, a Nagyszombat utcai katonai amfiteátrum stílszerű ideiglenes hasznosításáról van szó, amelyre már, nem véletlenül, eddig is készült építészeti-statikai javaslat (Plesz Antal, Gillyén Jenő). Az ennek nyomán itt bemutatott, és a műemlékvédelmi szempontokat is szem előtt tartó elképzelés szerint a három versenypódiumot körülölelő ideiglenes, bontható tribünnel 8-10000 néző lenne elhelyezhető, egy ugyancsak bontható héjszerkezet fedéssel. A fedést tartó impozáns acél ívtartók – a műemléki hatóságokkal egyeztetve akár örök mementóként - esetleg a játékok végeztével is a helyén maradhatnának. Azért is, hogy az ideiglenes szerkezet felépítése, arra kínálkozó esetleges rendezvény-alkalmakra újra felépíthető legyen. Az öltözők, edzőtermek és irodai helységek a szomszédos Árpád gimnázium területén kapnának helyet, részben az iskolai sportudvarhoz kapcsolódó, konténerek formájában. A két funkcionális egység közvetlen kapcsolatát biztosítandó, a Szőlő utcai szakaszt az esemény idejére le kellene zárni. A szükséges minimális parkolóhely átellenben, a Lajos utcai beépítetlen tömbtelken biztosítható. A tömegközlekedésre alapozott megközelítés eszköze egyrészt a Szentendrei HÉV Tímár utcai megállója, a 6-os és 86-os buszjárat, valamint a 17-18-as budai fonódó villamos lehetne. Emellett - athéni mintára - ideiglenes lefedés nélkül is hasznosítható lenne a távolabbi aquincumi polgári amfiteátrum is, például exkluzív olimpiai súlylökés céljára – ld. Delphoi/2004 - amihez a minimális nézőszám biztosítható. S ha már ide zárandokolnak, egyúttal megnézhetik a Szentendrei út két oldalán elhelyezkedő polgárváros romjai között a késő római városjátékokat is. Különösen, ha szállóhelyük a strand-röplabdának is helyet adó szomszédos Hajógyári szigetek Casinó városának exkluzív hoteljeiben található, ahonnan direkt buszjárat közlekedhet az óbudai akció-helyszínek felé. A felvetés első hallásra kissé szokatlan, de unikális és világviszonylatban is egyedülálló, ezért megéri a fáradságot perpektívikusan is foglalkozni vele. Annál is inkább, mert az isz.145-ben Antónius Pius császársága alatt épült létesítmény távlati hasznosítása *Miklós Róbert* építész és *Sugár Gábor* statikus részéről papíron már megoldott. Az elképzelés, megvalósulása esetén, nemzetközi szinten is felhívna a figyelmet értékes római kori örökségünkre. Egy XXI. századi organizációs bravúrral bizonyítva, hogy a megalomán olimpiai rendezvények korszakában, globalizációs időkben szerény szellemi eszközökkel is méltónak bizonyultunk a hely történelmi szelleméhez.

Fenti alapos műszaki, funkcionális és kultúrtörténeti érvek alapján megfontolandó, hogy a 2028/32-re már reálisan előirányozható Budapesti Olimpia versenyeit megelőzően, a Duna stratégia – Duna-expo/2020 - eseménysorozat alkalmára, vagy akár az esetleges 2021-es Világjátékok szolgálatában, előhasznosításként is be lehetne üzemelni a két óbudai amfiteátrumot. Hiszen itt a labdajátékoktól kezdve a küzdősportokon át a sportgimnasztikáig számos látványos világesemény kaphatna

helyet, de kiállító- és előadóteremnek, arénának sem utolsó. Arról nem is beszélve, hogy az egykori vízelárasztás modern kori mintájára telente remek korcsolyapálya is üzemeltethető lenne benne. De a lehetséges elő-és utóhasznosításokon túl, adottságainál és fekvésénél fogva a két aquincumi amfiteátrum - az attraktivitás és a mértéktartás követelményeinek szem előtt tartásával - mindenekeelőtt az eredeti coubertaini eszméket szolgáló emblematis budapesti helyszíne lehetne egy majdani hazai Olimpiának is. Egy olyan nemes versenynek, amelyben nem a stadionok mérete és exkluzivitása, nem az alkalmazott reklámtechnológia csúcsra járatása és a tömegpszichózis örülete adja meg az alaphangot, hanem a nemes vetélkedés az erre a célra szerény, de attraktív eszközökkel létrehozott városi sporthelyszíneken. Ehhez pedig nem kellene messzire menni, hiszen - mint az egykori Népstadion – mindkét antik amfiteátrum is kéznél van és célszerű, méltó hasznosításra vár.

A Népstadion neoreneszánsza és (kótya-vetyéje).

Minden olimpiát rendező város emblematis központi létesítménye az olimpiai főstadion, ahol a megnyitó és záró gálák zajlanak, s amely hagyományosan az atlétikai versenyeknek és a labdarúgó döntőnek is helyet ad. Budapest ebből a szempontból egyelőre még szerencsés helyzetben van, hiszen a torzóként fennmaradt egykori Népstadion eredetileg is olimpiai stadionnak épült. Városszerkezeten belüli központi elhelyezkedése és kitűnő közlekedési adottságai – a szükséges megújításokkal, fejlesztésekkel – még ma is alkalmassá tennék az olimpiai főstadion funkció betöltésére. Különösen igaz ez a Csepel szigeti olimpiai fiaskó tanulságainak a halaszthatatlan levonása után. A történet azonban ismétli önmagát. A pár évvel ezelőtt a csepeli főstadion árnyékában még olimpiai gyepabdapályának (!) szánt patinás létesítményre ugyanis a jelenlegi merkantil erőviszonyok szerint sem sokkal nemesebb funkció vár: részleges visszabontás után 30000-es atlétikai pályát varázsolnának belőle azok, akiknek új „Nemzeti Arénája” és rendezvénycsarnoka számára a túlzásfolt helyszínen útban van a nagyszabású, romos létesítmény.

Az egykori – 2013-ban 60 éves – Népstadion patinájának mértéktartó felújítása mellett szerencsére még ennél is több érv szól. Az építésztervező *Csizmár Gyula* szerint például mottónak tekinthető, hogy „minden, ami a területen meglévő ÉRTÉK, folytatható HAGYOMÁNY, a nemzet tudatba beépült, szeretett EMLÉK az elvárható fejlesztések során kerüljön feltárára és maradjon meg, KIINDULÓ PONTJA legyen minden helybeli tervezésnek!” A kompozíciós elvek szerint megközelítve is „a Puskás Ferenc Stadion (Népstadion) alkotóinak kompozíciós alapelvét adó „főtengelyes” térbeli szervezés (Metróállomás- Dromosz - Stadion) a jövőben aktuálisabb lesz, mint valaha volt, hiszen a terület fő megközelítését adó 2-es és majdan 4-es metróvonalak megállói közé feszül, felfűzve a fő sportlétesítményeket a kompozíciós tengelyre. Ez a tengely a Nemzeti Sportcsarnok súlyvonalán megtörik és követi az Istvánmezei út irányát. A tengelyes szerkesztés élő hagyományát nyilvánvalóvá tette a Papp László Sportaréna főtengelyre komponálása, főbejárati gyalogos platójának metró állomásra hangolása. Ezt a tengelyes városépítészeti szerkesztést követik a terület meglévő és távlatokban megtartandó és tervezett létesítményei, az egész telektestet feltáró belső úthálózat is.” De folytatva a szakmai érvelést: „a klasszikus stadion szerkesztésű Népstadion eredeti 100.000 fh-es terve szerint a megépült nyugati háromszintes lelátókaréj legfelső sétány szintje a toronyépület felé rámpát

alkotva adott volna harmonikus összképet. A kivitelezett változat tulajdonképp torzó, a keleti oldal ideiglenességét az is jelzi, hogy a fejlesztések ezen az oldalon valósultak meg. A mai kor követelményének viszont csak olyan stadion felel meg, ahol a nézők a lehető legközelebb helyezkednek el a küzdőtértől, lehetőleg fedett lelátókon, és a sajtó-, V.I.P. sportolói- és rendezvényszervező területek elválasztott és biztonságos rendszerekként működhetnek. A Népstadion közlekedési, kiürítési rendszere máig példa értékű, a nyugati karéj karakteres és emblemikus - műemléki védelemre méltó - pilonjai a városkép értékes, szeretett látványeleme. Az alsó lelátó földrézsűn fekszik, felső megközelítése az alsó, széles sétányszintről történik, ahová a stadion körüli sétányról pilon közökben lépcsők és északon –délen széles rámpa vezet. A felső lelátórész helyszíni előregyártott és monolit vb. pilonos szerkezetű, a középlelátó rész és a felső lelátó rész is felső feltöltésű. A stadiont felső sétány koronázza, a középlelátó pilon kijárait függesztett folyosó köti össze. Az 1995-96 évben tervezett felújítás vizsgálata a pilonokat, a rajtuk fekvő konzolgerendákat felújíthatónak értékelte, de a beakasztott tartószakaszokat menthetetlennek. Ezekre a szakaszokra újra gyártást javasolt és a nézőtér teljes lefedésére is adott megoldást. A felújításnak ez a koncepciója nagyban hasonlított a később megvalósult Berlini Olimpiai Stadion rekonstrukciójához. (A makett az új V.I.P. lelátó előcsarnokában látható) A tervezés során 1996-ban vázlatszinten javasoltuk, hogy a küzdőtér megtartásával, a pilonok felújításával épüljön új, fedett stadion a meglévőn belül, úgy hogy a földrézsű helyett épített alsó lelátó karéj készüljön labdarugó stadionnak megfelelő- az atlétikai pálya fölé kitolható- alsó lelátó szekciókkal .

Ez az évtizedes elképzelés azonban ma is időszerű, ennek továbbfejlesztett változata a *megőrizve fejlesztés* javasolt koncepciója. A közlekedés rendszerét megtartó megoldásnál a három lelátó szint egymás fölé konzoloz, így a legtávolabbi néző sem lenne 50m-nél messzebb az eseménytől. A platóra emelt „Dromosz” azonos síkban lehetne az alsó lelátó koronájaként körbefutó sétánnyal, ahová továbbra is lépcsők és rámpák vezetnének. A közép és felső lelátók új pilonokra támaszkodnának, melyekben felvonók és további lépcsők helyezhetők el. A felújított 18db nyugati vasbeton pilon építmények, felső sétány, középlelátó körfolyosó megmaradna és az új lelátó karéjokhoz hidakkal kötne be- megőrizve a ma is korszerű közlekedési rendszert, a pilonok funkcióját. A középlelátó felső koronáján egy újabb sétány gyűrű létesülhetne, mely a keleti, megmaradó toronyépület körzetében egyesülne a felső sétányszint rámpás részével, mely az eredeti szerkesztésrend (egymásból átnövő kisív- nagyív alaprajz és ritmus) szerinti új pilon-gyűrűn nyugodna. A marathoni kapuk a helyükön maradnának, alattuk az alsó lelátórész pincésintjein az épületrészek gyűrűszerűen folyamatosakká válhatnak. Az öltözőket és kiszolgáló területeiket, a sajtó- és V.I.P. lelátót a nyugati oldalra célszerű áthelyezni, a játékos kijárat a volt elnöki páholy helyén (és a marathoni kapuknál) lenne . Az öltözők és kiszolgáló létesítményeik zárt rendszerű, szint alatti alagút kapcsolattal rendelkeznének a meglévő szomszédos edzőpálya és dobóatléta edzőtér felé. A stadion lefedése feltétlen szükséges. A minimum, hogy a lelátók gyűrű formájú fedett-nyitott fedést kapjanak. Ezek főtartói a belső új stadion felső lelátó pilonjaira és a felső kilátó sétányra támaszkodhatnak. Az időjárástól függetlenített teljes fedettséget adó lezárás (nyitható tetőszakasszal) is megoldható, de csak jelentős gépészeti és tűzvédelmi beruházás biztosíthatja ezt az ideális sokfunkciós használhatóság biztosítását. A rekonstrukció után a stadion befogadó képessége 78.000 férőhelyesre bővülne.” – no comment és on verra 2013.

Mert a zuglói BOK parkban az évtizedes tervezői munka ellenére a lehető legrosszabb kompromisszum van készülőben. Egyrészt, mert új Nemzeti Aréna építése van napirenden a területen, és a stadionok megkettőzése a legterületfalóbb megoldás a szűkös térségben. Másrészt, mert ahelyett, hogy egy arénát világszínvonalúan megoldanánk, két torzót teremtünk, megkettőzve ezzel a problémákat is. Harmadrészt, mert az egykor gondosan megtervezett, műemlékileg is egységes BOK ingatlantömböt strukturálatlan konglomerátummá degradáljuk, ellehetetlenítve további sportlétesítmények – pl. Nemzeti Sportuszoda – szerves bevonását a rendszerbe, ezzel is elősegítve a terület további üzleti feldarabolódását, szlökköszödését. Tehát olimpia ide, vagy oda - méltányos felújítást a Népstadionnak!

- Mert 1953-óta, lassan 6 évtizede a magyar sport nemzetközi hírnevének páratlan és patinás fellegrára, legyen szó atlétikáról, kosárlabdáról, vagy éppen labdarúgásról. És a maradandóságnak ez az üzenete az utókor számára patina és nem politika kell legyen.
- Mert megépítésekör építészetileg is világszínvonalat képviselt. Ezért ifj. Dávid Károly és csapata szocreál modernista alkotása nem bontást, hanem értékörző felújítást érdemel. Azaz a szomszédos Dromosz parkkal egyetemben aktív műemlék-védelmet!
- Mert a hivatalosan 40000-esre tervezett új Nemzeti Aréna egyéb üzleti célú gála rendezvényekre igen, de jelentősebb nemzetközi sportesemények befogadására már nem alkalmas. Így a meglévő, fővárosban is páratlan közlekedési adottságokat (Metró (k), villamos, trolí, Volán) sport célra sem használja hatékonyan ki. Alulhasznosítva és távlatra ellehetetlenítve a szomszédos megcsonkított Puskás Ferenc stadion területét és ez által az egész zászlós hajó nélkül magára maradt BOK központot is.
- Mert már évek óta létezik kidolgozott és megvalósítható műszaki-építészeti alternatíva a Népstadion értékörző felújítására. Ami 70-80000-es befogadó képességével, a „stadion a stadionban” elv alkalmazásával, a berlini példát követve nemzetközi szinten is maradandót alkothatna – a labdarúgás mellett az atlétika és egyéb kapacitív tömegrendezvények számára is.
- Mert a Főstadion értékörző, kapacitív és komplex felújításával egyúttal perspektíva nyílik a környező Zuglói BOK park általános megújítására is a Millenáristól a Nemzeti Sportcsarnokig. E nélkül ez az értékes sportterület is üzletbe vihető elemeire hullik szét, és az ingatlanspekulációs nyomás hatására, távlatban egyfajta témaparkká válva, akár a BOK itteni felszámolásával is járhat.
- Mert a Népstadion 30000-es visszabontása mellé tervezett 40000-férőhelyes fényes új aréna építésével ellehetetlenül az országos főstadion funkció, mint ahogyan egy majdani Budapesti Olimpiához – 2028/32? - nélkülözhetetlen főstadion funkciója is. A helyette ajánlott, ma még papíron sem létező csepeli főstadionhoz min.szükséges 300 milliárd forintos közlekedésfejlesztés (5-ös Metró) egyelőre távlati ködökbe vész, és különben is több száz hektáron

elsődlegesen lokális ingatlanspekulációs érdekeket szolgálna (Sukoró szindróma).

- Mert a nyilvánosság teljes kizárásával, zártkörűen előkészített pályázati koncepció hiába támaszkodik majd nyilvános tervpályázatra, szakmailag és politikailag ennél alaposabb előzetes átgondolást igényel. Tarthatatlan, hogy az ország egyetlen főstadionjának és ezzel esetleges majdani olimpiájának is a jövőbeli sorsa ilyen üzleti érdekek mentén dőljön el. Hogy az ártatlan létesítmény és a „Dromosz” egyetlen politikai „bűne” - az, hogy a néhai szocreálban Nép-stadionnak kereszteltetett - perdöntő lehet a stadion hálátlan utókori visszabontásánál. Hogy a napi kótya-vetye nagyobb üzlet egy távlatos olimpiánál.

Így ahelyett, hogy 2013-ban, az átépítés előtt – síppal, dobbal, nádi hegedűvel – méltó módon megünnepelnénk a Népstadion 60 éves évfordulóját, a világra szóló sportsikerek stadionbúcsúztatóját, lehet, hogy inkább buldózerek zajától lesz újra hangos az Istvánmezei út környéke. Bontjuk a múltunkat ez által is csökkentve a jövő (sport) esélyeit. Pedig befektetésre, akár sport célra is, akadna más hely Budapesten bőven, amit olimpia nélkül is hitelesen ajánlhatunk a befektetőknek.

Budapest Útikalauz Befektetőknek

Az érvényes NOB szabályzat szerint a főstadiont is beleértve összesen 37 olimpiai sportágnak kell elhelyezést biztosítani országon, városon belül. Impozáns létesítményprogram, amelynek üzleti megtérülése utólag biztosítható. Ezen túl még el kell helyezni az olimpiai falu, médiafalu és média központ összességében 120-140 hektáros területeit is. Ilyen mennyiségű sportlétesítmény biztosítása – a kapcsolódó közlekedési hálózatfejlesztést is beleértve – már önmagában is jelentős struktúraalakító tényező, valóságos város a városban program. A funkcionálisan érzékeny célterületek biztosítása területfelhasználási és közlekedésfejlesztési szempontból ezért jelentős előrelátást és gondos tervezést igényel a felkészülés évtizedeiben, különösen pedig napjainkban. Mert ma úgy áll a helyzet, hogy a kialakult városszerkezetben elég egy alkalmatlan kapavágás – területbeépítés (ld. Népstadion), vagy közlekedési mammut projekt (ld. 5-ös Metró) – és az olimpia teljes szakmai, gazdasági terv építménye távlatosan dől rá a halovány olimpiai reményre. Célszerű ezért a majdani olimpiai akcióterületek lehetséges halmazát még jó időben beilleszteni a városfejlesztés egészének mértéktartó trendjeibe. A struktúrába. Mert végső soron nem az olimpia alakítja a várost, hanem a (dinamikusan) fejlődő város fogadja be az olimpiát. Persze, ha az ingatlanfejlesztők is úgy akarják.

Ilyen kiemelt városfejlesztési prioritás Budapesten – különösen a Duna-stratégia óta - a kék Duna zóna déli irányú, nagyszabású kiterjesztése a Milleneumi városközpont és a Gubacsi dűlő között, a Ráckevei Duna-ág mentén Erzsébet központig. Az ide elhelyezhető Nemzetközi Konferencia Központ (Vituki félsziget), csepeli Manhattan és Lagúnaváros mellett célszerűen itt kaphat reprezentatív vízparti helyet az olimpia 40000-es VIP személyzete is az olimpiai- és médiafalu, valamint a Média központ (Kvassay negyed) formájában. Közvetlen közúti elérhetőséggel a Hungária körúton keresztül a jelentősebb pesti olimpiai sportparkok, a zuglói, kőbányai és népligeti sportparkok felé. A térség közlekedési vezérprojektje a 2028-ig megépítendő, belső városi közúti terhelést is kiváltó Albertfalvi-híd lenne villamosostul, és annak közúti

vonzata, a Munkás körút déli, délkeleti szakasza alagúttal, csomópontokkal. Kötött pályás vezérprojekt középtávra a 3-as villamos átvezetése Budára, valamint a csepeli Combínó villamossal fonódó DBR gyors villamos lehet. A térség olimpiai utóhasznosítása a kialakuló olimpiai struktúra mentén – vízparti, városközponti iroda-, szálloda- és lakóterületekről lévén szó - városgazdálkodási és üzleti szempontból egyaránt maximálisan biztosított. Különösen, ha figyelembe vesszük a területeket közvetlenül érintő 5-ös Metró-GÉDR gyorsvasút távlatait is.

Ugyancsak térszerkezet-fejlesztési prioritás Budapesten a kiterjedt pesti barna mezők rehabilitációja. A Margit szigettől a Csepel szigetig ívelő városszerkezeti fél karéj – a „pesti zöldgyűrű” - zöldterületi mozaikja közé ékelődve ugyanis több száz hektár barna mezős terület vár évtizedek óta sorsa jobbra fordulására. Az Édentől keletre eső térség kompakt várostestbe illesztésében – Pesti parkváros - ugyanakkor meghatározó, generáló szerepet játszhatnak az itt elhelyezhető, és befektetői érdeklődésre is jogosan számot tartó olimpiai létesítmények, sportparkok is. Az olimpiai sportlétesítmények túlnyomó többségét befogadó *zuglói BOK park* revitalizációja a Népstadion – mint olimpiai főstadion - felújításával napirenden van. Ennek sikere után és alapján kerülhet sor a Millenáris, és a többi sportpálya felújítására, valamint esetlegesen egy új Nemzeti Úszócsarnok elhelyezésére is a BOK területén. A programot a Kerepesi út felől egy kapacitív P+R parkoló zárhatja le.

A *Kőbányai olimpiai park*, mint belső városi sportterület és témapark jelentős ingatlanfejlesztési tartalékokkal rendelkezik. Egyrészt ligettelki oldalon a már meglévő BNV terület, valamint lovas sportterület vonatkozásában, azok igény szerinti – akár olimpiai – bővítésével. Az Örs vezér téri metró végállomás és a Kőbánya felső vasútállomás közötti gyalogos tengelyre felfűzött 200 hektáros terület értéknövekedése biztosított. A kapacitív parkolás szint alatt, illetve többszintes parkolóknál megoldható. A szemközti Fehér dűlő 100-150 hektáros területén – egy városi fórumra szervezve a Terebesi út mentén - olimpiai csarnokok lennének elhelyezhetőek, ugyancsak parkolóval. Az ezt szegélyező hulladékterület alkalmas lenne egy témapark (Hazatérés együttes) és egy toronyházas szálloda együttes elhelyezésére. A fejlesztés közlekedési vezérprojektje egyrészt a gödöllői HÉV bevezetése lenne a Stadionok megállóig, másrészt pedig a területet átmetsző 28-37-es kettős hurokvillamos kiépítése.

A *Népligeti olimpiai park* sport célú utóhasznosítása abból a tényből indul ki, hogy a terület keleti oldalában már ma is kiterjedt sportlétesítmények – Építők, FTC – találhatóak és működnek. Másrészt a Népliget megközelítése már ma is „belvárosi” színvonalú és városszerkezeti szempontból biztosított: a meglévő vasútra, Metróra, villamosra és nemzetközi busz pályaudvarra támaszkodva valóságos motorjává válhatna Budapest barnamezős rehabilitációjának a pesti zöldgyűrű DNY-i szegélyén, anélkül, hogy újabb jelentős közlekedési makro létesítményt – pl. Metró – kellene építeni hozzá. Ezért felmerül a Kőbánya nyugati kapujának számítató heterogén zárványtárság (Gyártelep dűlő) hatékonyabb hasznosításának az igénye olimpiástól, vagy a nélkül is, különösen annak hátsó, elhanyagolt vasúti szegélyén. Ennek érdekében – egy új vasúti megálló (Ceglédi út), valamint a meglévő Metró megállók bázisán – megvizsgálandó a Nemzeti Aréna és rendezvény központ parkon belüli elhelyezésének a lehetősége. A térségalkalmassági hatásvizsgálatnak természetesen ki kell térnie az ehhez szükséges kapacitív P+R parkolók biztosítására (Bihari út-Balkán utca-M5-ös bevezető szakasz), az esetlegesen

kapcsolható egyéb sportlétesítmények elhelyezésére, valamint a Kelet-pesti parkrendszeren belüli funkciókra és tájtervezésre is. Mert a zöldterületi veszteség fejébe – az a szomszédos Rákosvölgyben maradéktalanul, sőt többszörösen pótolható – újra megelevenedhetne a népligeti Mutatványos tér: igazi nép-ligeti rendezvényekkel és sport programokkal venné azt birtokba a főváros lakossága.

Igen, ebben a pesti zöldgyűrűs térszerkezeti láncban játszhat fontos további olimpiai szerepet az 500 hektáros – Budapest legnagyobb zöldterületi tartalékát jelentő - keleti zöld ék, a *rákosvölgyi rekreációs park* is. Ahová a területigényesebb sportlétesítményeket – tenisz-, vadvízi evezős-, golf pálya – valamint az új vidámparkot (Práter) célszerű, lehetőleg vizes környezetbe (Rákos patak völgye, mesterséges tó rendszere) elhelyezni. Azaz kékbe, zöldbe, barnába, hogy megfeleljünk azoknak az általános városfejlesztési követelményeknek és elvárásoknak, amelyeket Budapest jövődjének megújítása támaszt felénk, akár lesz olimpia, akár nem. Melynek közlekedési vezérprojektje egyrészt a vasút (Rákos fordító állomás), másrészt a 28-37-es kőbányai villamosok kettős hurokjáratának kialakítása (pesti „61-es”) Ami egyúttal közvetlenül kapcsolná a területet a Kőbányai sportparkhoz, és közvetetten a népligetihez. Mert a budapesti térstruktúra fejlesztési potenciálja még mai, leromlott állapotában is figyelemre méltó a Pesti Zöldgyűrű térségében is, csak fel kell fedezni és tární a benne rejlő lehetőségeket.

De így vagyunk ezzel Budapest legelhanyagoltabb szektorának számító kiterjedt és konglomerálódott Keleti-kapu térségében is. Különösen, ha a prosperáló Nyugati kapuhoz hasonlítjuk. Hiába, hogy az ország egyetlen légi kapuja, a világszínvonalú Ferihegy termináljai is itt találhatóak. Jellemző, hogy ez idáig még egy gyorsvasutat sem voltunk képesek megépíteni hozzá, a közúti megközelítés nehézségeiről nem is beszélve. Holott az itt 1400 hektáros, elhagyott szántóföldekben, gyümölcsösökben szunnyadó fejlesztési lehetőség, 30000 potenciális munkahely – ipari-innovációs és logisztikai parkok, nemzetközi vásárterület – intermodális adottságai (repülő, közút, vasút, vízi szállítási kapcsolat) Európában egyedülállóak és alkalmas nagybefektetőkre várnak. Vagy egy esetleges majdani Világjátékokra, Olimpiára, melynek előkészületei során azonban – 1,5 millió látogató! – felértékelődhet Ferihegy és ezzel a Keleti kapu is, ahol a rendezvény a térség fejlesztésének legfőbb motorjává léphet elő. Egyúttal külső oldalról felértékelve a közvetlen ferihegyi elérhetőséget biztosító kelet-pesti sportparkokat is. Akkor pedig az É-D-i koordináták mellett előtérbe kerülhetnek Budapest K-NY-i paraméterei is. Persze mindeközben a Belvárosban is akad bőven teendő: felújítás, befektetés, térrendezés.

Vízfakasztás a Várkert bazárban

A budai Világörökség váralji csuklópontjában elhelyezkedő, Ybl Miklós által tervezett patinás kulissza értelmezése és hasznosítása például már évtizedek óta foglalkoztatja az utókor, a tervezők és befektetők fantáziáját. Kiemelt városszerkezeti pozíciója és kivételes stílusértéke miatt egyre sürgetőbben vetődik fel a világörökség-barát hasznosítás kérdése. *Miklós Róbert* építész funkcionális alapvetése szerint például Az Ybl Miklós által tervezett épület és tér együttes jelenleg üresen áll. Hiszen több pályázat eredményét is képtelen volt megvalósítani a városvezetés, a kerület lehetőségeit pedig valószínűleg meghaladja az ügy rendezése. Figyelemre méltó építészeti javaslata alapvetően az 1,3 ha-on elhelyezkedő épületek alkalmas és hatékony funkcióval való feltöltésére irányul. Eszerint a területen – kapcsolódva a

pesti fürdő-clusterhez - termálfürdőt célszerű létesíteni állami vagy befektetői forrásból, kijelölt üzemeltetővel.

A terv részleteit tekintve a javasolt fürdő épülete a valamikori lakóházakra (Ybl Miklós tér 5-6.) valamint a Várbazár déli szárnyára terjed ki (Ybl Miklós tér 4.). A híres feljárók és rámpák, a mögötte lévő parkkal együtt a Váraljához szervesen kapcsolódó közterületként kell funkcionáljanak, esetleges éjjeli zárva tartással. A tervezett felújítás ki kell terjedjen az eredeti szobrokra és díszekre is. A parkban szabadtéri színház létesíthető, utalva a valamikori kulturális funkcióra (Ifjúsági Park). Az un. vízholdó lépcső, mint a park határa rekonstruálható és újra használható, felvethető azonban itt egy mozgólépcső létesítése is. Az északi szárny maradhat műterem-sor, mint eddig, vagy megfelelő színvonalú üzlet is elképzelhető. Az északi véget lezáró lakóház (Ybl Miklós tér 2.) kis, elegáns VIP-szállodaként üzemelhet, előtte délre a középkori várfal mögött reneszánsz díszkertet kell létrehozni. (összefüggésben Zsigmond király esetlegesen feltárható tanácstermével). Szempont ugyanakkor, hogy nagy gépkocsiforgalmat vonzó, vendéglátó ipari mamut létesítmény ne terhelje a területet, hiszen ezeket csak a várlejtő beépítésével illetve megközelítő alagutak építésével lehetne megoldani. Tévesnek gondoljuk viszont azt a közszájon forgó szemléletet, amely a déli épületek eladási árából akarja finanszírozni a műemléki feljárók és árkádok halaszthatatlan rekonstrukcióját.

A javasolt thermálfürdő bejárata a déli szárny reprezentatív kapuépítményében helyezhető el a pénztárakkal és a kútházzal. Az ~1000 m²-es előcsarnok az árkádok adta hosszúkás teret használja ki, innen már be lehet látni a mögöttes, talajszint alá süllyesztett fürdő térbe. Az előcsarnokból a földszinten lehet bejutni a régi lakóházakba helyezett öltözőkbe, ahol ki lehet használni a régi épületek nyújtotta lehetőségeket. Jelentős átalakításokra az 1700 m²-es szinteken itt nincs szükség. Az öltözőkből az első emeleten jutunk vissza a 790 m²-es fürdőtérbe, ahol a római szokásoknak megfelelően három különböző hőfokú medence található. A pihenőtér egy galériaszinttel bővíthető. A szomszédos régi lakóépületek második emeletén két kisebb medence létesíthető a termálkezelések központi elemeként. E szintről juthatunk ki a napozó teraszra, ahonnan elsőrendű kilátás nyílik a Dunára. A harmadik szinten az Ybl tér 5.-be étterem, különtermek, az Ybl tér 6.-ba gyógyászati helyiségek kerülhetnek. Az udvarok fölé üvegtető kerül. Az étterem második emeleti konyhája kiszolgálja az udvar felé is a hol egy nagy éttermi teraszt helyezhető el.

A fenti reprezentatív építészeti program a meglévő műemléki elemek maximális védettsége mellett, a Világörökségi előírások szigorú betartásával is biztosítható. Az épületeket körülvevő zöldterületeket különböző célra lehetséges felhasználni. A gloriette és a feljárókon megközelíthető park átvezetés a vár felé, nappal nyitva tartott, őrzött közterület kell legyen. A tőle és a vízholdó lépcsőtől északra levő kert gondozott, időszakosan látogatható, növényritkaságokkal dúszított díszkert legyen, esetleg a szállodához kapcsolva. A déli terasz mögötti terület a tervezett strandé, napozó, pihenőtér. E mögött egy átlátást. biztosító magasabb szinten lehet az éttermi terasz. Megjegyzendő még hogy az Ybl tér 5-6 tömb hátulról a Döbrentei tér felől megközelíthető, itt lehet a gazdasági forgalom és néhány parkoló is. A fent idézett tervezői szándék szerint konfigurálható Erzsébet thermálfürdő – mert így nevezhető el szűkebb-tágabb környezete alapján - ellátása gyógyvízzel külön előzetes vizsgálat tárgya. A szükséges thermálvíz kontingens biztosításával viszont egy páratlan és patinás világörökségi létesítménnyel gazdagodhatna a Budapest-fürdőváros imázs

Váralján. Amelyet – nagytávlatban - a Ferenciek teréről a Batthyányi tér felé tartó GÉDR Hév-Metró budai megállója is közvetlenül érintene. Biztosítva a pesti belvárosi turista paradicsom és a budai Vár közötti kapacitív és közvetlen kapcsolatot.

Világörökségi agóra Budapest szívében.

Mert akár lesz olimpia 2028/32-ben Budapesten, akár nem, a Főváros világörökségi agóráját Budapest Szívében - Keleti főpályaudvartól egészen a Tabán lejtőjéig, a forgalmas Rákóczi-Kossuth Lajos utak mentén - a 2013-as Népstadion-búcsúztató sokadalom zenés-táncos karneválja – síppal, dobbal, nádi hegedűvel - már jó előre kitaposhatja. Mert ennél gazdagabb világörökségi karnevál-metszete nincs is Budapestnek. Hiszen a kelet-nyugati olimpiai fejlesztési irányból megcélzott Duna panorámán túlmenően, jelenlegi és várományos világörökségi területeket átmetszve, monumentális árkádsorokkal köti össze a Gellért szobor felé a Baross teret a Dunával, Budavárával és a budai Zölddel, Jelenleg ki nem használt adottsága ezért javasolható egy majdani Olimpia versenyhelyszíneket is maga köré szervező, *attraktív turisztikai főhelyszínének*.

Ehhez azonban jelentős forgalomcsillapítás szükséges. A meglévő 6 közúti sávból például 4-et meghagyva és 2-t humanizálva – kerékpárosok, középső zöldsáv - a világörökségi területek történeti rétegeit feltáró, nagyszabású korzó-együttes hozható létre, akár csak ideiglenes módon (ld. Vencel tér, Prága). A Baross teret, a Blaha Lujza teret, az Astóriát és a Ferenciek terét felfőző, az Erzsébet hídi panorámát is magában foglaló 3 kilométeres olimpiai agóra az összes létező Metró-vonalat érinti, a villamos, busz, trolis és MÁV kapcsolatokról már nem is beszélve. Az útvonal vendéglátó és kiskereskedelmi üzletekkel, valamint kulturális létesítményekkel ma is sűrűn ellátott. Ráadásul innen kivetítőkkel is nyomon követhetők a távolabbi stadionok sporteseményei is. Olimpia esetén a Baross- és a Blaha Lujza terek közötti 600 fm-nyi szakasz szélső útsávjai az olimpikonokat, média munkásokat szállító shuttle buszok parkolására tartandók fenn. A gyalogos korzóból Budapest Szívébe mindkét irányban már felújított, világörökségi jelentőségű belvárosi utcák gazdag szövete nyílik a Deák tér és Kálvin tér között. Az impozáns, világvárosi gyalogos korzó egyik kiemelt pontja a Blaha Lujza téren lehetne, „*ott ahol a 6-os megáll*” és ahonnan – a Népszínház utca-Rákóczi út végállomásról – klimatizált autóbusz körjárat szállíthatná a közönséget a Keleti-parkváros összes olimpiai akcióterülete felé. A közvetlen, kényelmes olimpiai busz kapcsolat a Baross tér felől – ott, ahol a 4-es Metró megáll - a célközönség számára ugyancsak biztosítható. Miközben a kelet-nyugati napfény-özönben korzózó belföldi és külföldi vendégsereg számára feltárulkozó egyedülálló turisztikai látvány valóban fővárosunk legeredetibb, világörökségre ugyancsak méltó történeti rétegeit tárja fel. Még ha az axisban álló Szent Gellért püspök jelenléte, alkalmanként figyelmeztető árnyékként is vetül a majdani, önfelelt olimpiai tömegpszichózisra.

Mindez természetesen alkalmi olimpiai nagyprojekttől független elő- vagy utóhasznosításként, a Budapest Szíve program kiteljesítéseként is értelmezhető. Az ehhez szükséges forgalomcsillapításhoz azonban biztosítani kell a nem kívánatos kapacitív átmenő forgalom más budapesti helyeken történő elvezetését. Például a 4-es Metró I,-es ütemének a befejezésével (7-es buszcsalád felülvizsgálata). Vagy új déli Duna híd – Albertfalva - építéséhez csatlakozva az un. „Munkás-Körvasút körútak” és járulékos közúti létesítményei, csomópontjai ütemes kiépítésével,

értelemszerűen délről észak felé haladva, különös tekintettel a „Gubacsi alagutas áttörésre”. Idővel természetesen a budai oldalon is teljessé kell tenni a Hungária körutat, valamint nagyobb távlatban a Galvani híd megépítéséhez csatlakozó átmeneti zónás belső körúthálózatot. Mindezek alapján már valóban és távlatosan is újjáértékelődik Budapest Szívének egyik krónikus ütőere, a Rákóczi út-Kossuth Lajos utca - mint nagyvárosi gyalogos főtengely - jövője szerepe a város gyógyulásában. És akkor Budapest-Belváros észak-déli irányú kiterjesztése mellett - a világörökségi puffer területek mentén - megvalósulhat a főváros kelet-nyugati kiterjesztésének régóta várt revitalizációja is. Az akció azonban sokkal inkább várospolitikai gesztus, mintsem költséges építkezés kérdése. Ez által ugyanis a kiterjedt keleti barna mezők és a Pesti Parkváros kies kerületeinek az *axiális* bekapcsolásáról is szó lenne Budapest Szíve világörökségi vérkeringésébe. Rehabilitációs esélyeiket csak növelné az a tény, ha az (olimpiai) városmegújítás stratégiai helyszíneiként nem csak a versenyekbe, hanem a világörökségi városszövetbe is szervesen be tudnának kapcsolódni. Ez a Budapest térszerkezeti integritásának biztosítására hivatott páratlan világörökségi axis tehát méltán aspirálhat az olimpiai agóra funkciójának az előkelő betöltésére is. Hihetünk benne? A belvárosi térségben, Budapest Szívében zajló nagyszabású térrendezési folyamatok eddigi sikere – Teampannon Kft – mindenesetre bizakodásra adhat okot

Klimatizált társasutazás öt gumikeréken

A nagyváros turisztikai imázsához azonban nem csupán a gyalogosan bejárható utcák, terek minősége tartozik hozzá, hanem a nagyobb városi távolságokat is leküzdeni képes közösségi közlekedési hálózat eszköz- és járműparkjának a mennyiségi és minőségi paraméterei is. Különösen igaz ez olyan - a közlekedési hálózat teherbíró képességét is próbára tevő - csúcsrendezvények esetére, mint egy olimpia, amely 3 röpké hét alatt 1,5 millió turistát mozgat meg a rendező városban. Miután a 2028/32-ig, takarékosági okokból újabb metróépítéssel (M4, ÉDR) nem számolhatunk, óhatatlanul felértékelődik a nagyvasút és villamos belső városi szerepe. Az ennek fejlesztéséhez szükséges sok százmilliárd forintos forrás azonban aligha teremthető elő maradéktalanul 2028-ig. A mértéktartást attraktivitással ötvöző hazai olimpia számára ezért is nélkülözhetetlen kiegészítő és provizórikus közlekedési eszköz marad a jól bevált, kapacitív városi csuklós autóbusz világszínvonalú, klimatizált változata Ikarus, vagy Volvo formájában. Egy olimpiához is nélkülözhetetlen régi-új kiegészítő jármű park Budapest közlekedési struktúrájában.

A meglévő Metró, MÁV, HÉV és villamos vonalakat a felszínen összekötő és kiegészítő kapacitív autóbusz körjárat tervezett hálózata 4 pólusos lehetne: a Blaha Lujza tér-Baross téri Olimpiai Agórát – a Keleti projektterület kapuját - közné expressz módon össze a Pesti Parkváros lehetséges versenyhelyszíneivel – a Zuglói, Kőbányai és a Népligeti olimpiai parkokkal, valamint a rákosvölgyi rekreációs parkkal, és természetesen azokat egymással. Ez a haránt, hurkolt és fonódó hálózat tehát klimatizált és első osztályú járműparkjával, a jelentős olimpiai helyszíneket felfűzve, útközben természetesen a szomszédos vasúti és Metró megállókat is érinthetné. 3-4 viszonylata egyúttal – a városi közlekedést is tehermentesítve - egy önálló közlekedési réteget alkotna, közlekedési ágazatként is integrálva a pesti sporthelyszínek szerteágazó mozaikját, a már meglévő városi tömegközlekedés hálózatba éppúgy, mint a Belvárosba. A körjáratok stratégiai jelentősége, hogy

nagyságrendi fejlesztések nélkül is lehetővé teszi a sporthelyszínek világszínvonalú elérését, állomásai egyértelműen kirajzolják a nagyrendezvények lehetséges budapesti akcióterületét. E nélkül a gumikerekes közlekedési vésztartalék nélkül belátható időn belül olimpiát még akkor sem rendezhetnénk, ha mégis fölhorgadna iránta a politikai szándék. Ha viszont lemondunk róla, ezermilliárdos, parttalan kötöttpályás közlekedésfejlesztési boom-ba hajszoljuk bele idő előtt a fővárost, melynek csalódást keltő, lehangoló következményeit 2006-2010-óta jól ismerjük. Természetesen a felvázolt autóbusz hálózat az olimpiát követő időkben – utóhasznosításként – is üzemeltető. Különösen igaz ez a Baross térről a Stadionokig üzemeltethető, és közvetve a jelentős kelet-pesti sportterületeket is feltáró hurok viszonylatra. De igaz lehet ez a Népszínház utca- Népliget- Kőbányai Olimpiai Park járat utóhasznosítására is, amely – közvetett ingajáratként - egyúttal az Őrs vezér tér környékén elhelyezkedő kőbányai és szomszédos rákosvölgyi sport- és rekreációs parkokat is közvetlenül be tudja kapcsolni a Belváros forgalmi rendszerébe. Természetesen a közbenső vasút- és metró megállók érintésével. A történeti Belváros, az Agora keleti irányú – olimpiai - kiterjesztése ezek alapján már nem térszerkezeti illúzió többé. De nem is ellenterv, hiszen az olimpia metaforában, a város egysége érdekében integrálni hivatott a *kék* Duna-zónás belvárosi és a *barnamezős* pesti-parkvárosi fejlesztési potenciálokat. S noha egyelőre még csak képzeletben, de ott legalább már öt gumikeréken - MM – M – MM – megvalósítható.

Zsákban futás célegyenesben

Jelenlegi siralmas helyzetünkben – államadósság, MALÉV, MÁV, BKV – aligha szárnyalhat képzeletünk egy attraktivitást és mértéktartást felvállaló majdani Budapesti Olimpia megrendezéséről, az ehhez szükséges százmilliárdok előteremtésének módozatairól. Még akkor sem, ha egy olimpiai felkészülés nem rövid távú program, hanem 1,5-2 évtizedre szóló intenzív középtávú befektetés és összefogás. A válságidőszakokban tervezni, távlati kalkulációt készíteni azonban nem csupán lehetőség, hanem kötelezettség is egyben. Ami nélkül akkor sem kerülhetünk ki a válságból, ha erre már reális lehetőségünk kínálkozna. A kibontakozás modellezéséhez jelentős hozzájárulást adhat ugyanakkor az olimpia metafora, azaz annak intézményes tételezése, hipotézise, hogy egy integrált, komplex városi nagyprojekt miként válhat a fejlesztés motorjává stagnáló időkben is. Vagyis indokoltnak tűnik – különös tekintettel a 2002-2010 közötti olimpiai előkészületek tervezési tanulságaira – egy olimpia nagyprojekt, Leitbild - integrálása a 2011-2014 között készülő Budapesti Városfejlesztési Konceptió tervezési folyamatába. E nélkül végképp, sőt örök időkre ellehetetlenülhet egy majdani budapesti olimpia műszaki realitása, hiszen a lehetséges versenyhelyszínek idővel beépülnek, a költséges infrastruktúra fejlesztések térbeli-időbeli prioritásai pedig nagyívben és öntörvényűen elkerülnek az alkalmas olimpiai akcióterületeket.

Kapcsolódó fejlesztéspolitikai kérdés az is, hogy a magyar miniszterelnök által 2011-ben meghirdetett program, miszerint 2012 az *elrugaskodás*, 2013 az *emelkedés*, 2014 pedig a *gyarapodás* éve lesz, a nagy európai és világtrendek függvényében mennyiben tartható majd hazánkban? Mert ha a trendek kedvező alakulása alapján mégis kigazdálkodható itthon a társadalmi-gazdasági gyarapodás és az 2020-ig tartósnak bizonyul, nem lehet abszurditás a 2010-ben felhagyott olimpiai előkészületek újragombolása, például 2014-ben, a választások évében. Ezért addigra új műszaki terveket, megvalósíthatósági és döntés-előkészítési

tanulmányokat kell letenni a politika asztalára. Vagy szívesebben csak leporolnánk a 2010 májusára hivatalosan készített és elfogadott Master Plan és költség/haszon elemzést? Amely busás 5300 milliárdos költségvetésével 2014 utáni, beláthatatlan időkre tolná ki egy budapesti olimpia lehetséges pályázati időpontját, a Duna-szigetek olimpiai fetiszálásával pedig egyúttal konzerválva a torzult városszerkezetet is. Ezt talán mégsem! Mert 2014-re nem csak az olimpiai felkészülésben, hanem az egész várostervezésben műszaki-gazdasági paradigmaváltásra lesz szükség. E nélkül reményünk sincs egy nagyrendezvény megtervezésére, megpályázására és megtartására. A szemléletváltásra természetesen nem csak az olimpia miatt van szükség. A Játékok nagyságrendje, komplexitása, nemzetstratégiai és nemzetgazdasági jelentősége viszont kedvező kísérleti terepet adhat a tervezésben szükséges változások körvonalazására, áldásos kényszerpályára terelve kátyúba jutott, tervezési rendszereinket. Ez is az olimpia metafora pozitív hozadéka lehet.

Összességében, és szerencsés csillagállás esetén tehát legkorábban 2028/32-ben rendezhetnénk olimpiát Budapesten. Ehhez természetesen szükséges a 2014-et követő 5 társadalmilag, gazdaságilag gyarapodó év éppúgy, mint a sürgető paradigmaváltás tervezési rendszereinkben 2014-2020 között. A 2028-as olimpia jelentkezési határideje 2019, ami után 2020-ban hoz majd a NOB döntést a 2028-as rendezvény házigazdájáról. A sors ironiája, hogy ez a dátum pont 100 éves évfordulója lesz annak, hogy az 1920-ban olimpiát helyettünk rendező Antwerpenbe – Trianon okán – még be sem engedték a magyar sportolókat. Hogy élni tudunk-e a centenáriumi felkínálta nemzetközi lobby lehetőségekkel, rajtunk is múlik. Például azon, hogy a rendelkezésre álló 7 hosszú év alatt felismerjük-e az olimpiában rejlő nemzetstratégiai, nemzetgazdasági és városfejlesztési esélyeinket, a Duna-stratégia és a Kárpát-medence mozgósító erejét (Olimpixpo), és ezeket figyelembe véve eljutunk-e egyáltalán egy újabb olimpiai pályázat elkészítéséhez, sőt beadásához is? A választ viszont a lehangoló jelenből szerencsésebb időkre, például a 2014-es választások kampány időszakára érdemes elnapolni. Hogy addigra talán.....?

Az olimpia útja is forintokkal van kikövezve

Mert nemzetstratégia ide, várospromóció oda, egy Olimpixpo 2028/32 megvalósítása mégiscsak a „piszkos” anyagiakon múlik. Még akkor is, ha takarékosági okokból alapvetően csak a város működőképességét fenntartó fejlesztési elemek kalkulációjával számolunk. A közpénzeket ugyanakkor nagyságrendileg is leginkább a közlekedési infrastruktúra emészti fel. Mint ahogyan az ingatlanfejlesztések sem ingyen vannak. Ideje tehát, hogy a teljesség igénye nélkül, vázlatosan áttekintsük az esetleges majdani nagyrendezvény – méltatlan utókorra váró – közlekedési szakági költségvetési tételeinek hevenyészett leltárát, az alábbiak szerinti árazatlan költségvetést:

- Gödöllői HÉV bevezetése Stadionokig.....Md. Forint
- Metró építés költsége összesen.....Md. Forint
- Az Albertfalvai-Csepeli híd megépítése rózsavölgyi és kőbányai alagutak nélkül, villamosvonallal..... Md. Forint
- A gubacsi közúti alagút megépítése..... Md. Forint

- A Határ út kiszélesítése: Md. Forint
- A Kőér- Gyömrői úti 3 szintes közúti csomópont.....Md. Forint
- A Kozma úti közúti és villamos felüljáró..... Md. Forint
- Közúti felüljáró a Tárna utca magasságában..... Md. Forint
- Körvasút krt. a Tárna utcától a Rákospalotai határútig..... Md. Forint
- Az északi MO alagutas kiépítése a 10-es- 11-es főutak között.....Md. Forint
- 4-es főút új bevezető szakasza a Salgótarjáni út közbeiktatásával.....Md.Forint
- Külső kerületi körút ferihegyi I-es ütem.....Md. Forint
- A Maglódi út DK-i meghosszabítása..... Md. Forint
- Közúti és villamos felüljáró az Éles saroknál..... Md. Forint
- A Nagy Lajos király út teljes közúti kiépítése..... Md. Forint
- A Szegedi úti közúti és villamos felüljáró megépítése..... Md. Forint
- Kis-dunai alagút és csomópont építése a Kén utcánál.....Md. Forint
- A külső Mester utca kiépítése.....Md. Forint
- Az Asztalos Sándor utcai kerülő út kiépítése villamossal..... Md. Forint
- Olimpiai autóbusz körjárat üzemeltetése az akcióterületen.....Md. Forint
- A Rákóczi-Kossuth Lajos utak forgalomcsilapítása..... Md. Forint

Közúti beruházások becsült összege összesen.....Md. Forint

- I-es villamos az Etele térig..... Md. Forint
- 17/18-as budai fonódó villamosMd. Forint
- Csepeli gyors villamos korszerűsítés..... Md. Forint
- „DBR” gyors villamos megvalósítása Budafok-Újpalota között..... Md. Forint
- A 3-as villamos meghosszabbítása Budaörsig..... Md. Forint
- A Kőbánya-Rákoskeresztúr gyors villamos megvalósítása..... Md. Forint
- A 37-es olimpiai zöldvillamos kiépítése.....Md. Forint
- A pesti fonódó villamoshálózat kiteljesítése.....Md. Forint

- Kis Földalatti végállomás áthelyezés Rákosrendezőre.....Md, Forint
- Villamos fejlesztés összesen..... Md. Forint

- Adony-Tass vasúti új Duna-híd, kapcsolódó hálózatokkal:..... Md. Forint
- FEREX vasút Keleti pu. és Ferihegy 1-2 között..... Md. Forint
- .Pesterzsébeti vasútkorrekció új megállóval..... Md. Forint
- Nagy-Burma rekonstrukció.....Md. Forint
- Csepeli iparvágány átvezetése Ferencvárosi pályaudvarra.....Md. Forint
- Delta vágány kiépítése a Nagyszőlős utcánál.....Md. Forint
- S-Bahn, R-Bahn, UR-Bahn és T&T fonódó, harántoló vonalak kialakítása, új megállók-pályakorszerűsítésekkel és esetleges pályaszélesítéssel.....Md. Forint

Vasút építési munkálatok költsége összesen:.....Md. Forint

- Olimpiai kerékpárhálózat kiépítése a pesti Zöldgyűű mentén..... Md. Forint
- Olimpiai Közterek felújítása, Agóra kialakítása..... Md. Forint
- Olimpiai cél-buszárat létesítése, üzemeltetése Md. Forint
- Olimpiai sportlétesítmények vállalkozói költsége.....Md. Forint
- Olimpiai szálláshelyek vállalkozói költsége..... Md. Forint
- Olimpiai média központ vállalkozói költsége.....Md. Forint

2028/32-ig felmerülő összes költség..... Md. Forint

A fenti szándékosan árazatlan költségbecslés főösszesítőjének „ügydöntő” összege természetesen itt most nem szerepelhet. A várhatóan sok százmilliárdokba mérhető összeg természetesen nem 100%-ban terhelné a közsférát (az EU-t, az Országot és a Várost), mivel a tételek megvalósulása az ingatlanfejlesztő privát szférának is – számszerűen – kedvezne. A kettő közötti mindenkori alku alapján az extraprofitjuk bizonyos hányadát – a kofinanszírozási önrészt legalább ildomos lenne állniuk. Első megközelítésben ez lehetne - az ingatlanfejlesztési hatástanulmányokban alátámasztottan és a településrendezési szerződésekben kimunkáltan - akár 50-50 % is, amit természetesen - Fejlesztési Társaságokon keresztül - a további infrastruktúra fejlesztésébe kellene visszaforgatni. Ez a potenciális bevétel egyáltalán nem lebecsülendő, hiszen egy budapesti olimpiai nagyprojekt kapcsán közvetlenül mintegy 1000 hektár nagyságrendű ingatlanfejlesztési program megvalósításáról lenne szó, a járulékos területekről már nem is beszélve. Mert remélhetőleg csak „egyszer volt

Budán kutyavásár!". (Lásd a Kopaszi gát elhíresült esetét a lebegtetett 1-es villamossal!).

Ennek az alkufolyamatnak a jelenlegi egyetlen jogintézménye az un. „településrendezési szerződés”, amit a Struktúratervezési folyamaton belül „ingatlanfejlesztési hatástanulmányokkal”, „szabályozási prekonceptiókkal” és „társágalkalmassági hatástanulmányokkal” kellene műszaki-gazdasági oldalról a közsféra számára transzparens és manifeszt módon alátámasztani. Mellékesen, a felsorolt tételek közül egy sincs, amire időarányosan ne lenne égetően szüksége az ország és a főváros fejlődésének. Csak remélni lehet, hogy Brüsszelnek, az IMF-nek, meg a NOB-nak – akiktől egyébként az olimpiai infrastruktúra-projektek támogatását várnánk – is tetszene a dolog, pénzügyileg zöld utat engedve az erre alapozott, „vállalkozásbarát” nemzeti nagyprojektjeink - pl. a Világjátékok, Olimpixpo, Olimpia 2028/32 – lebonyolításához. A mai vérzivataros válságidőkben csak remélni lehet, hogy nem minősítik jó szándékú nemzetstratégiai törekvéseinket a rendezvények mindenható világpiacán újra bővli-kötvénnyé, távlatba mutató elképzeléseinket „fapadossá” degradálva. Az antwerpeni csonka olimpia 100. évfordulóján majd meglátjuk. On verra 2020!

Olimpixon, vagy amit akartok

Ha már lecsúsztuk 1920 100 éves olimpiai megemlékezéséről, érdemes talán egy másik világesemény – egy Duna Expo 2020 – kezdeményezésén gondolkodnunk, különös tekintettel a hazánk EU-elnöksége alatt megalkotott „Duna-stratégia” nemzetközi sikerére. Nem Világkiállításról lenne szó, hanem annál kevesebbéről és egyben többről: Európa szétzilálódott egységének az újradefiniálásáról, az EU bővítési folyamat folytatásáról, a visegrádi együttműködés kiszélesítéséről stb., egy olyan Kárpát-medencei kis állam kezdeményezésével, amelyet a történelem az örök vesztesek padjára ültetett A javasolt pán-európai rendezvénysorozat a Rajna-Majna-Duna mentén, Rotterdamtól a Boszporuszig terjedne. Ezen belül társ-rendezhetnék egy tetrapól Duna-expót, ahol Bécs Pozsonnyal, Budapest pedig Belgráddal foghatna össze a vízi és szárazföldi programok megszervezésében. Ehhez azon túl, hogy a szervezési tapasztalatunk adott, a szükséges kiállítási célterületek – Duna-zóna, Kőbánya Vásárváros – is rendelkezésre állnak Budapesten. Olyan területek, amelyek, nem véletlenül egy majdani – 2028/32? – budapesti olimpia számára is stratégiai jelentőségűek lehetnének. Ráadásul a világesemények egymásra épülésével - növekvő nemzetstratégiai és turisztikai bevétel mellett - feleződik a kiépítendő infrastrukturális költségek fajlagosa is. Igen, az Olimpixon 2020-2028 páratlan nemzetgazdasági és nemzetstratégiai perspektívájáról van szó, hogy ne görnyedt békaperspektívából, alulnézetből és aggályoskodva szemléljük csak egy majdani budapesti olimpia lehetőségét. Lehet, hogy ezzel kellett volna kezdeni az érvelést is, és akkor rövidebbek lehettünk volna. De hát a mottó is erről szól az első lapon. Széchenyi Istvánnak minden bizonnyal tetszene az ötlet, hiszen őt idéztük a Hitelből. Kelt: Budapest, 2012, március 15. No comment.....

„Csak akkor születtek nagy dolgok, ha bátrak voltak

Akik mertek” (Ady Endre)

5./ SIKERES MÁV-START AZ OLIMPIÁN

A híres japán építészprofesszor, Nokoyama Toshito 12 tanítványával éppen ott várakozott az alkalomra felújított Rákos vasútállomás széles peronján, amikor a szomszéd vágányon a Varsó-Belgrád railjet hasított keresztül 100 kilométeres sebességgel. A Keletibe tartott. De nekik sem kellett sokáig várakozniuk. Különben is türelemre intette őket a 34. (budapesti) Nyári Olimpia előző napon élőben megtapasztalt pazar megnyitó ünnepségének a felejthetetlen élménye. Még ha helyhiány miatt kiszorultak is a 700000-es felújított Népstadion patinás arénájából a szomszédos „Dromosz” szoborparkjába, ahol 30000-en kivetítőkön kísérelték figyelemmel a változatos zenés, táncos Kárpát-medencei happeninget. Mert amióta Tokyo 2024-ben megrendezhette második olimpiáját is, szakmai figyelmük óhatatlanul a világcirkusz felé fordult: mennyi nemes cél és fennkölt, eredeti tartalom maradt még az üzleti világ által nyomás alá helyezett Játékok építészetében. Az olimpiát ugyanis amolyan menekülési útnak tekintették a globalizálódó építészet mind sűrűsödő erdejében. Nem véletlen tehát, hogy a „Kurokawa alapítvány” figyelme 2028-ra Budapestre irányult, amely – történetében először – rendezhetett egy, ahogyan ők mondták, „Kárpát-medencei” olimpiát. „Sayonara Budapest” – hangzott el 4 évvel ezelőtt a tokyói záró rendezvényen az új jelszó, és ők ehhez tartották magukat. Tennivalójuk tehát akadt bőven. Mielőtt azonban beépültek volna a nemzetközi olimpiai versenylázba, szükségesnek tartották, hogy a lemenő Nap fényében „egy pillantást vessenek” az onnan 9 km-re eső világörökségi budapesti városközpontra. Az erre az alkalomra kialakított „Olimpia Agóra felé tartottak.

10 percnyi várakozás után befutott vonatuk a Rákos vasútállomásra Kőbánya-Kispestről – ferihegyi utasokkal a fedélzeten – és 5 perc után már hasított is tovább a Keleti pályaudvar felé. A professzor figyelmét még odahaza felhívták erre az egyedülálló magyar találmányra – Train and Taxi, T&T rendszer – amit a kínaiakkal egyenesen az olimpia alkalmára fejlesztettek ki, tehermentesítve a város közlekedését az 1,5 milliós alkalmi terheléstől. A tágabb értelemben vett S-Bahn és UR-Bahn rendszerek előnyeit a Metróval egyesítő nagyvasúti közlekedés 10-15 perces ütemes közlekedést biztosít a jelentős sportparkok, szálláshelyek és városi nevezetességek között, fonódó, átlapoló átszállási lehetőségekkel, és klimatizált, kényelmes utasterével – meg kell hagyni - világszínvonalat képvisel és méltó az ugyancsak világszínvonalú ferihegyi logisztikára. A vonat-kabin klimatizált belső terében áttanulmányozva várostérképeiket döntöttek úgy, hogy ezúttal nem a főstadion megállójában, hanem az Olimpia Agóra főterén, a Blaha Lujza téren szállnak le, hogy megtekintsék a budapesti világörökségi naplementét - ”in the house of setting Sun” - a Duna parton. Ehhez azonban a Mázsa térnél – itt is új megálló épült – át

kellett szállniuk egy másik UR-Bahn céljára. Jött is az időben, de meglepetésükre ez egy sárga Combino „villamos” volt. Délről jött és telve volt melegítőbe öltözött sportolókkal, akik közül a leghangosabbak a jamaicaiak voltak - lányok, fiúk– megsejtve előre valamit a kezdődő atlétikai selejtezők várható eredményeiről. A városi forgalomszervezés csúcstechnológiájának számító interoperabilitásnak – vonat-villamos – köszönhetően a csapatok innen már a sűrűsödő megállókkal is 10 perc alatt „landolhattak” a Népszínház utcai végállomáson. A lemenő Nap fényében csodálatos panoráma tárult elénk: 3 km hosszban hömpölygött az ünneplő, bámészkodó tömeg a Nagyváros erre a célra kialakított fórumán, az Olimpia Agórán. Amely az árkadosított városfalak mentén, egyik végében a névadó Baross Gábor szobrával, túlhan a Dunán pedig a „vízfakasztó” Szent Gellért emlékművel, kelet-nyugati irányban követi a Nap járását a város felett. Izzó augusztusi délután lévén, a sokaság csodájára járhatott a híres budapesti naplementének, amire csak ráadás volt a látványban fokozatosan kibontakozó, turistakönyvekből jól ismert budai világörökségi sziluett. Az alkalomra forgalomcsillapított és fásított Rákóczi- Kossuth Lajos utcák szélein mindkét oldalon vendéglők, kerthelyiségek sorakoztak, bennük kivetítőkkel, amin keresztül a vendégsereg közvetlenül értesülhetett a távolibb sportpályákon folyó eseményekről. Egyezmény született ugyanis a NOB-bal arról, hogy a feleslegesen túlméretezett sportcsarnokok és pályák szabványaiban engednek annak érdekében, hogy olcsóbb, utóhasznosíthatóbb olimpiákat lehessen rendezni. Telekommunikációs időkben pedig valóban anakronizmus a mega létesítmények építése. Budapest ebből a szempontból is kísérletnek számított.

A professzor úr természetesen nem először jár Budapesten, annak idején még Kisho Kurokawát kísérhette a MÉSZ meghívására. Mindazonáltal örömmel és meglepedéssel töltötte el a tanítványok arcán tapasztalható meglepetés, sőt meghökkenés a városi táj látványát látván. Talán Hong Kong vízi metropolisz megtapasztalása okozhatott számukra ilyen őszinte meglepetést. A talponálló „Jégbüfében” sebtiben elfogyasztott capuccinó és lekváros linzer alkalmat adott a társaságnak a lélegzetvételre. A Ferences templom tözsomszédsága alkalmat adott a professzornak arra is, hogy felhívja a figyelmet az Olimpia Agóra szakrális és kulturális létesítményeire is a kiterjedt kereskedelmi funkciók árnyékában. Utalva arra, hogy a magyar Mária kultusz és Krisztus imádat milyen mélyen gyökerezik a Közép-európai néplélekben – engesztelő Mária szobor a kápolna előterében, Szent Kereszt felmagasztalásának emlékműve a Ferenciek terén, a Belvárosi templom gótikája, vagy akár a híres világörökségi templomtornyok a budai város sziluettben. Mint Japánban a shintóizmus, vagy a zen – könyvelték el magukban a hallgatói. Alkonyodott. Nokoyama professzor aznapra befejezettek nyilvánította a hivatalos városnézést és fakultatív, egyéni programnak javasolta az esti-éjszakai budapesti belváros életének a megismerését. „Fiatalok, és ha már nem sportolnak, legyen legalább egy kis szórakozásuk is” – gondolta magában, és a Váci utcán útjára bocsátotta tanítványait, zsebükben a Budapest térképpel és nyakukban az elengedhetetlen UR-Bahn bérlettel.

Ő maga pedig felszállt a 2-es panoráma villamosra, és a jól ismert úton megindult Dél felé. A Nap vöröslő fényben bukott le a budai hegykorona mögé, és mindez tükröződött a Duna hullámain is Telt ház volt a vízen: szárnyas hajók, uszályok, vízi taxik és disco hajók lepték el a Dunát. Tudta: ez itt most Európa közepe, sőt talán még a nagyvilágé is. Tulajdonképpen emlékezni ment délre, a Kvassay negyedbe, ahol jelenleg az olimpia Média központja üzemel, 20000 média-munkással. Merthogy pont 10 éve annak, hogy a térségre kiírt nemzetközi városépítészeti pályázatot a tokyói egyetem csapata, Kurokawa vezérletével elhódította a magyaroktól. A döntő momentum az ingatlanvállalkozások városfejlesztésben betöltött szerepe körüli stratégiai nézeteltérésben volt. Szokása szerint most sem ment a 2-es villamos végállomásáig, hanem a MÜPA-nál már leszállt. Hogy folyamatában érzékelti tudja azt a strukturális törésvonalat, amit a Lágymányosi híd idéz elő a város szerkezetében. Pályázatuk lényege pont ennek a városökológiai folytonosságnak az organikus megteremtése volt, ezzel nyertek. Lévéen azonban a terület a budapesti kötött pályás közlekedés egyik legösszetettebb, legkomplexebb csomópontja, magyar közlekedésmérnökök nélkül aligha boldogulhattak volna. Így került le a fejlesztés napirendjéről a 600 milliárdos mega-projekt, az „ÉDR”, átadva helyét az olcsóbb, szervezettebb kötött pályás formáknak, a villamosnak és az UR-Bahn vasútnak. Megelégedéssel konstataálta, hogy az interoperabilitás a térségben még az olimpia alatt is tökéletesen fog működni, kiállva a 40000-es VIP terhelést is. A Dél-pesti hídfőálláshoz érkezve megelégedéssel tapasztalhatta, hogy eredeti pályaművük megvalósult, sőt megelevenedett. Hála a Duna-city és Wallis, Fadesa-Martinsa ingatlanvállalkozások megértő pénzembereinek is, akikkel annak idején hónapokon keresztül késhegyig menő vitákat kellett folytatni a „társéégalkalmasság funkcionális tartalmairól”. Áll az Információs torony, tengelyben a Média központ 250 méteres gyalogos passzázsával, megvalósult a „Nagyvásárcsarnok” loftos rehabilitációja. Megépült szállodás magas házak karéjában a térség főtere is, sőt a névadó Kvassay szobrot is elhelyezték a gyorsvillamos megállójában. Tőle nyugaton, a Duna parton áll a 10000-res konferenciatermet is magában foglaló Budapesti Nemzetközi Konferencia Központ is, amelynek I. ütemét a Visegrádi Négyek stratégiai bővítésének – Szerbia belépése az EU-ba – alkalmából 2018-ban adtak át a használatnak. Ami azonban városszerkezetileg a legfontosabb: megnyílt a világörökségi pesti Duna-korzó déli továbbvezetésének a lehetősége a „Ráckevei” kis Duna-ág mentén, amelynek a Kvassay negyed nélkülözhetetlen inflexiós pontja.

A kora esti szürkületben azonban nem időzhetett tovább a tethelyen. 18.30-kor ugyanis fontos találkozója van egykori évfolyamtársával, a Fukuoka Press olimpiára Budapestre akkreditált vezető munkatársával a Média falu északi kapujánál. Régen nem látták egymást és szeretett volna tőle is eligazítást kapni az olimpiai rendezvények műhelytitkairól. Meg, hogy természetesen bejuthasson a halandók által elzárt olimpiai területekre. A yacht kikötőben találkoztak. Kollégája azonnal egy vízi utat ajánlott fel, ő azonban a gyalogséta mellett

döntött, mert szerette volna dél felé is bejárni, megtapasztalni az új Duna-korzót A gyalogséta alatt megtudta, hogy a Média falu 80 hektáron terül el a kis-Duna ág mentén és 20000 médiamunkásnak ad ideiglenes otthont. Máig nincs teljesen beépítve, de utóhasznosítása garantált: exkluzív lakópark lesz. Van önálló HÉV és MÁV megállója, kikötője, közúti Duna-alagútja, és nem utolsósorban déli szomszédja a szintén vizes helyre telepített 60 hektáros Olimpiai falu. A versenyhelyszínnek többségét 15-25 percnyi kocsikázással lehet elérni. Ráadásul a munkahely, a Média központ is.....A professzor azonban itt elveszítette a fonalat. A Ráckevei kis-Duna ág keleti sétányán haladva figyelmét a szemközti, nyugati oldal, a „Manhattan” toronyházainak „budai” sziluettje kötötte le. A városkép térbeli hullámvásárlásának organikus törvényszerűsége ugyanis Hong-Kongot, a vizes metropoliszt juttatta eszébe, ahol a toronyházak magasságának szabályozását nem a merkantil szinterület, hanem az organikus hegy-víz viszony határozta meg. Ezt a törvényszerűséget vélte itt is felfedezni a rakparti kamaraerdőből kinövő sziluett képében. Méltó folytatása ez a bel-budapesti Világörökségnek, gondolta, és figyelmét újra útikalauz kollégája mondandójára fordította. Aki megígérte, hogy aznapra még egy meglepetés is érheti útítársát, ha az Olimpiai faluba – a rendkívül szigorú előírások miatt – semmiképp sem mehetnek be. A sétához szükséges 60 perc kényelmesen és szinte észrevétlenül telt el. Addigra beesteledett és távoli fényeit szórta a város. A Dél-pesti városközpontba érkeztek, amit az Olimpiai faluval egyidejűleg adtak át a használatnak. Ez volt aznapra az igazi meglepetés. Ahogy a megvilágított sötétségben ki lehetett venni, egy négyszögletű nagy tér, térfalakkal és közepén egy nagy parkkal alkotta a látványt. Kiderült, hogy az innen nyugatra nyíló formás kis vasrácsos híd már egyenesen az Olimpiai faluba vezet át, aminek közepén egy terebélyes öböl helyezkedik el. Ez már a sportolók világbirodalma – jegyezte meg nem titkolt áhítattal kísérője, mert médiamunkásként neki is fejet kellett hajtania az olimpiai státus-ún. De a városközponttól 7 km.-re, itt is csak most kezdődik az igazi pesti éjszakai élet. Megtudta, hogy Budapest egyetlen jódos fürdője, amit az alkalomra felújítottak és kibővítettek, is itt található. De az itteni vásárcsarnok is 24 órás üzemelésű. A park szélén nagyszabású halászlé verseny folyt, kizárólag itt kifogott dunai halakból, amibe egyes olimpiákonok is beszálltak. A park közepén kialakított szabadtéri színpadon nemzetközi amatőr blues fesztivált rendeztek. A vállalkozóbb szellemű vendégekre pedig ott várt a kikötőben a kishajó, hogy exkluzív éjszakai fogadásra és bulira invitálja őket Ráckevére. Az árus forgatagban számos nemzet sportolója is megfordult, felismerhetők voltak nemzeti melegítőjükről. Takarodó előtt ugyanis kaptak egy kis estéli siestát, meg kóstolót a szomszédos budapesti éjszakából, ha már a történelmi városközpontba csak ritka alkalommal juthatnak el. Az egyik ámulatból a másikba eső Nokoyama Toshito azonban, sajnálatára már nem időzhetett tovább a Dél-pesti tarka sokadalomban. Illő volt, hogy még tanítványai előtt érkezzen haza rákos-völgyi szálláshelyükre. Ami légvonalban is 8km! A térképét böngésző professzort kollégája megnyugtatta: itt szemben található az alkalomra átadott új HÉV-MÁV állomás, ahonnan – tapasztalata szerint – minden vonalat el lehet érni

közvetlenül, vagy fonódásos átszállással. Ilyenkor azonban az UR-Bahn járatok már ritkábban járnak. Pontosan 9 óra volt, amikor beültek az újonnan épített pestszenterzsébeti vasúti váróba. 15 perc sem telt bele, hogy a hangosbemondó magyarul és angolul bemondta: S-Bahn járat érkezik Kunszentmárton-Tass felől és tovább indul Vác felé. Rövid tanácskozás után a térképről kiderült, hogy ezzel a vonattal Kőbánya-felsőig biztosan el lehet jutni – „a Nemzetközi Vásár” megállójáig – ahonnan a menetrendszerű, éjjel-nappal közlekedő UR-Bahn járat már biztosan érinti Rákos megállót. Azzal búcsúztak el, hogy egy alkalmas időben, ebben a megállóban találkoznak majd, hogy együtt meglekintsék a „BNV”-t, ahol az olimpiával egybekötött tetrapól Duna-expo központi eseményei zajlanak. Esetleg belekukkantva egy jó kis lóversenyre, ahol mindketten szerencsét próbálhatnának. A vonatra felszállva a professzornak azonban már nem a derbyk esélyei jártak a fejében, hanem az, hogy semmiképp sem tévesszen utat a nagy budapesti éjszakában. Végül is 15 perc kényelmes vonatozás után sikerült leszállnia Kőbánya-felső állomáson. Mint megtudta a T&T járat 5 perce ment el és ilyenkor éjszaka a következő csak fél óra múlva jön. Kiderült azonban, hogy 10 perc múlva van egy UR-Bahn járat, ami a Déli pályaudvar és Óbuda vasútállomás között ingázik és zónázik, és bekanyarodik Rákos vasút állomásra is. Ezt választotta. Rövid helyszíni terepszemlét tartva a szálláson, konstatálhatta, hogy tanítványai már mind mélyen alszanak.

Ennek ellenére másnap ő kelt a legkorábban. Mire összejött a kis csapat, már készen volt a fejében az aznapi program. Eszerint ildomosnak tartotta, hogy a távolabbi kiruccanások mellett időt szakítsanak legközelebbi – olimpiai – környezetük feltérképezésére is. Rákos-völgy ugyanis, mint Budapest legfiatalabb közpark-együttese szakmai szempontból is sok felfedezni valót rejteget. Ezeket már utólag, a 8 nyelvű prospektusból tudhatta meg. A vasútállomást már ismerhették, és el sem tudták képzelni, hogy 5 évvel ez előtt hogyan nézhetett ki a Rákos „pályaudvar”. Mátyásföldi szállásuk ugyanis – egy 20000 fős nemzetközi motel telep – mindössze 2 km.-re esett a vasútállomástól, ahová rendszeres buszjárat is közlekedett. A Ferihegyi kapcsolatot a kínai-magyar FEREX vasúthoz pedig a „KÖ-KI”-nél egy 15 perces kényelmes villamos járat biztosította. A közlekedésileg egyébként kieső Rákos-völgy igazi jelentősége azonban az, hogy ezen a 600 hektáros területen Pest legnagyobb összefüggő zöldterületét hozták létre a magyarok, számos olimpiai és olimpián túli zöldlétesítménnyel. Ezzel kapcsolatban a professzor külön is felhívta tanítványai figyelmét a Rákos patak jelenlétére és sokrétű hasznosítására – öblök, tavak – merthogy, mint mondotta: „ezek a magyarok minden áron vizes olimpiát akartak rendezni, ezért még ott is vizet fakasztottak, ahol addig csak egy patak csordogált a Duna felé”. A japán császári tradíciónak nem idegen ez a vizes szemlélet, de hallott arról, hogy a megváltozó tulajdonviszonyok miatt milyen ádáz küzdelmet kellett folytatniuk a tervezőknek és szervezőknek a földtulajdonosokkal. De megérte! Másként aligha lehetne itt Pest budai zölddel egyenrangú közpark hálózata a híres temetőket is beleértve. A tervezők természetesen nem csak és kizárólag Olimpiában

gondolkodtak. Hiszen ebben a térségben, ráadásul hulladék területen kapott helyet az új Városliget, a bécsivel vetekedő, 40 hektáros budapesti Práter, a világszínvonalú golf pályákról nem is beszélve. De ugyanitt, a Rákos állomás átellenes oldalán, az egykori szeméttelenen alakították ki a „Gulag-parkot”, ami az egykori budai Memento-park emlék-szobrait is magában foglalva a kommunizmus mindenkorai áldozatainak nyújt nemzetközileg is jelentős emlékhelyet, a temetővel szemben. Itt azonban a professzor úgy érezte, hogy eltért eredeti témájától, az Olimpiától. Hallgatóin is látta, hogy már-már bóbiskolnak. Mentő ötlete támadt: kerékpárokat bérelve a motel adminisztrációjánál – ez is budapesti olimpiai ötlet – kényelmesen karikázva járnak be a rákos-völgyi olimpiai sport helyszínéket. A szálláshelyükhöz legközelebb eső impozáns, 20000-es „vadvizes evezőpálya” pont ezen az olimpián debütál. Bekukkanthattak, hiszen csak edzés idő volt. Szerencsájük volt, mert éppen megcsodálhatták az esélyes szlovák testvérpár elképesztő mutatványát a hullámokon. A szomszédos 30 hektáros Tenisz-parkot azonban már ismerhették a televízióból, hiszen 5 éve rangos Davies kupa küzdelmek „wimbledoni” színtere, 3 stadionnal, és 10 edzőpályával. A mögöttes kapacitív parkoló most is tele van, jelezve, hogy ha más nem is, de edzések folynak a pályákon világsztárok részvételével.

A kerékpár körút végeztével dél felé járhatott az idő. Ideje volt tehát valahol – lehetőleg méltányos áron – meg is ebédelni. Az ilyen alkalmakra segítségül hívható 8 nyelvű Olimpiai Bedekker ezúttal is segített: kiderült, hogy mindössze 2 kilométerre a tenispályáktól, a H'omszki tó partján hangulatos vízparti környezetben magyaros kerthelyiség várja külföldi és belföldi vendégeit. A „Tavi rózsza” vendéglő valóban létezett, erről 5 perces karikázás után meg is győződhetett a kiéhezett japán küldöttség. A magyar-szíriai baráti együttműködés megkötése alkalmából létesített mesterséges tavat a pesti rekreációs igények kielégítése céljából 5 évvel ezelőtt – a budakalászi „Omszki tó” mintájára - létesítették, természetesen a szerveződő olimpiára is tekintettel. A tóparti, déli teraszon kényelmesen letelepedve 4 nyelvű étlapjaikba mélyedtek. A professzor az előző esti mulasztását bepótlendő, halászlét rendelt valamint túrós csuszát harcsával. Tengeri ember lévén:halat hallal. Diákjai inkább a fűszeres gulyás és csirkepaprikás mellett döntöttek. Az ételt várva, csendes sörözgetés közepette a tavat bámulták. Ahol a telepített sáson túl – benne vadkacsákkal és teknősbékákkal – vakmerő vízisíelők gyakorlatoztak. Az átellenes oldalon nudisták sütkéreztek. Megtetszett nekik ez a hely. Mint ahogyan az ételek is, amelyeket felszolgáltak, nagyon ízlettek. Maradhatnékjuk támadt. A természetes áhitatot, feladatához híven, a professzor törte meg. Délutáni programajánlóval, miszerint még van tennivaló hátra a napra, ha estére az „Vizeskocka” lelátóin akarnak lenni. Merthogy az eredeti terv az, hogy élőben tekintik meg az úszó elő- és középdöntőket, benne Nakamurával, a 100- és 200 méteres férfi mellúszás aktuális világbajnokával. Itt nagy verseny várható már az előfutamokban, mivel a magyar úszóiskola – különösen hazai pályán, fanatikus közönsége előtt – nagyon

szorongat. A professzor, mielőtt szabadon bocsátotta 12 kerékpárosát, a lelkükre kötötte, hogy pontban 17 órakor legyenek ott a 37-es olimpiai zöld villamos rákos-völgyi megállójában. A verseny ugyanis 18 órakor kezdődik a Zuglói sportpark alkalomra újonnan épített, impozáns, 10000-es „Vizeskockájában”.

Vendég-professzor létére is jól számolt. A 37-es, egykori kőbányai villamost ugyanis az olimpia alkalmából, de már az utóhasznosítással is számolva átszervezték és átépítették a zuglói Olimpiai Park és a KÖ-KI között a magisztrális pesti zöldterületeket felfűző „zöld villamosnak”. A ¾-ed órás teljes menetidő alatt útközben felfűzve sport parkokat, téma parkokat és rehabilitációs közparkokat. Eleddig pedig, a tudósítások szerint, maradéktalanul kielégíti a hozzá fűzött elvárásokat: rövid egy év alatt a pestiek kedvenc kötött pályás viszonylatává vált. Igaz, nem volt olcsó multság, de egyrészt az EU is hathatósan besegített, másrészt meg még mindig nagyságrendekkel olcsóbb villamost építeni, mint Metrót. A kis csapat hiánytalanul és időben együtt volt a rákos-völgyi villamosmegállóban, nyakukban az elmaradhatatlan UR-Bahn bérlettel, ami természetesen a villamosra is érvényes olimpia idején. Meglepetésükre az érkező szerelvény nem volt üres, hiszen egyenesen a reptérről az alkalomra érkező átszálló turisták töltötték meg. Soha nem látott várostájakon haladt keresztül, 40 – helyenként 60km-es – sebességgel. Hol zöldmező, hol gyártelep, hol falu és sportpark körvonalai rajzolódtak ki a panoráma ablakon keresztül. Időben befutottak a Népstadion térségébe: a végállomás előtt egyfel kellett leszállniuk. A 70000-es olimpiai főstadion északnyugati szegletébe telepített impozáns „Vizeskocka” kontúrjai már a sportparkba történt belépés után azonnal felismerhetővé váltak. Könnyű volt tehát az eligazodás a létesítményen belül is. Jegyük a startkockák melletti 3. sorba szólt. Tömve volt az uszoda, és már folyt az első futam versenyzőinek színpompás bemutatása.

A társaság nagy öröme a rövidebb távon a középdöntőben Nakamura új világcsúccsal győzött ugyan, de a két magyar időben nagyon megszorongatta, ami figyelmeztető jel a 200-as előfutamra. A 20,30-ra befejeződő úszóversenyek után a 10000 fős nézősereg gyorsan szétoszlott: a környező BKV és MÁV megállók szinte észrevétlenül szívták fel a tömeget. Még világos lévén a professzor rögtönzött városnézésre kapacitálja kicsiny, de lelkes csapatát. Ezúttal a Zuglói Olimpiai Park a téma, melynek teljes kiépítésére csak hosszas, egy évtizedes szakmai-politikai vita után, 2027-re kerülhetett sor. A budapesti „stadion-vita” ugyanis 2013-ban az építészeti világsajtót is bejárta. Elemzők már jó előre kimutatták, hogy milyen funkcionális és kulturális veszteséggel járna a műemléki értékű „Népstadion” lebontása. De az is igaz, hogy városépítészeti szempontból ez a mamut létesítmény szervezi maga körül az egész zuglói sport parkot. A kiterített helyszínrajzon jól látszik ez a térszervező szerep, különös tekintettel a Budapest Aréna és a Népstadion klasszicizáló tengelyes térkapcsolatára az un. „Dromoszon” keresztül. A díjnyertes eredeti stadion tervet, miszerint a berlini történelmi aréna mintája szerint a „stadion a stadionban elvet

alkalmazva újjátották volna fel a „Népstadiont, gazdasági okokból agyonhallgatták, majd egy időre – egy hosszú évtized – mesterségesen el is feledtették. Helyette egy 60000-es új futball arénát szuszakoltak volna még be a Zuglói BOK park szűkös helyszínére, darabjaira szaggatva szét az egykor gondosan megkomponált térstruktúrát. Még a magyar sportsikereket szimbolikusan megjelenítő műemléki „Dromosz park is eltűnt volna a föld színéről. A kicsinyes és megalomán ötletelésnek csak egy évtized múltán vethetett véget az időközben újjáéledő budapesti olimpiai láng, felismerve, hogy multifunkcionális Nemzeti Arénára, meg atlétika stadionra természetesen együttesen van szükség, de olimpiát rendezni erre méltó Főstadion nélkül egyszerűen képtelenség. Amire viszont Budapesten csakis az eredetileg is e célra épült „Népstadion” és közvetlen környezete az egyedül alkalmas helyszín. Természetesen a szükséges felújítások és újjáépítések után. Az e felismerések alapján megkésve meghozott bölcs politikai döntés eredménye a jelenlegi, 2028-as éles állapot, amelyben nem csupán a már említett sportlétesítmények, hanem a pályakerékpározás, az úszás-vizilabda csarnok is a helyére került a BOK területén, a többi, már meglévő létesítmény – így a 10000-es Budapest Aréna, a Syma csarnok és a műemléki Nemzeti Sportcsarnok hatékony hasznosításáról nem is beszélve. Még időben BOK-kolták a káros folyamatokat és ezzel példamutató módon zöld utat engedtek az olimpiát követő sportlogisztikai hasznosítás számára is.

A professzor nagy ívű záró fejtegetései azonban már késő esti vaksötétben hangzottak el a néptelen „Dromosz” park közepén. Rajtuk kívül már mindenki elhagyta a parkot. 10 óra felé járt a greenichi idő. Ideje volt hazafelé indulni, hiszen hosszú és tartalmas nap volt a mai. Lankadtan a közeli „Népstadion” MÁV állomás felé tartottak, ahonnan negyedórán belül garantált a T&T ingajarat érkezése, amely 10-15 percen belül az ismerős Rákos vasútállomásra repítheti őket, 2 buszmegállányra mátyásföldi moteljüktől. Ezt a közlekedési találmányt más európai városokban is be lehetne vezetni, tépelődött magában a professzor, miután helyet foglaltak a kényelmes ülőfülkékben. Sok vasúti csodát látott már életében: Japánban, Kínában, TGV-ben Európában. Nem volt ab ovo „Metró” ellenes, de abban egyet kellett értenie a Zöldekkel, hogy a költséges Metró-megastruktúrát csak végső esetben szabad bevetni, ahogy Budapesten is csinálják 2014-óta. De ezeket a gondolatait már nem tudta megosztani szunyókáló, bóbiskoló tanítványaival. Így hát az ablakon keresztül jobb híján maga is belerévedt a nagybudapesti éjszakába. Hogy ez alatt a városfilm alatt mi mindenre gondolt, azt azonban talán soha sem fogjuk megtudni, mert a léleknek nincs igazán publicitása. A keleti ember pedig különösen kényes a lelki összefüggésekre. Erre az igazságra is csak utólag, az európai szakemberekkel való rendszeres találkozás és kommunikáció alatt döbbsent rá. Be kellett vallania: a legtöbb azonosságot talán éppen Magyarországon tapasztalta.

Harmadnap reggelén a lelkes kis társaság ott ült a mátyásföldi motel kávéházának a tágas teraszán. Reggeliztek, hiszen az ellátás félpanziós volt. A sok finomság, étel, ital betöltötte a büfé-reggeli asztalait. Rájuk is fért a kalória, hiszen aznapra

is hosszú program várt rájuk. A nap fénypontjának természetesen a népligeti új Nemzeti Aréna megtekintése kínálkozott, ahol ma kezdődnek a labdarúgó selejtezők az A csoportban. A történelmi jelentőségű nyitó mérkőzést Magyarország, mint rendező játssza Angliával, majd az általuk már nagyon várt Japán – Portugália meccs következik. Rövid esélylatolgatás után a professzor – szokásához híven – szakmai fejtegetésekbe kezdett. Ott folytatta, ahol a Zuglói Olimpiai Park „Dromosz” mezején tegnap este abbahagyta. Felidézte, hogy a Nemzeti Arénát, mint futball- és rendezvény csarnokot eredetileg be akarták szuszakolni a BOK területére. Ami szétrobbantotta volna a patinás sportterületet, ellehetetlenítve egy majdani olimpiai Főstadion kialakítását. Ez ellen többen is felléptek a szakmából, meg a műemlékesek részéről is. Változást az ügyben egy 2012/13-as ötletpályázat hozott, amelyen végül, hosszas huzavona után egy lengyel fiatalokból álló építész-közgazdász csoport nyert. Ők az eredeti kiírást kiegészítve egy várost átölelő „térségalkalmassági hatásvizsgálattal” kimutatták, hogy az új Nemzeti Aréna helye nem Zuglóban van – ott a Főstadiont kell fejleszteni – hanem a népszerű Népligetben, ami közlekedési adottságait tekintve ugyancsak egyedülálló Budapesten. Különösen, ami óta Nemzetközi autóbusz terminál, majd később új UR-Bahn vasúti megálló is üzemel a területen, a meglévő 3-as Metró és a parkot övező villamos vonalakat már nem is számítva. Közelebbi helyszínnek stílszerűen a „Mutatványos teret” jelölték ki, utalva a létesítmény populáris-kulturális másodlagos funkciójára. És hivatkozva arra is, hogy a Népligetben már számos fontos sportlétesítmény – FTC, Építők – üzemel. A szakmai-várospolitikai vitát azonban nem ez váltotta ki. Hanem az ortodox zöldek, akik kifogásolták annak a 100, egyébként többségében különös értéket nem képviselő ligeti fának a kivágását, amellyel az Aréna elhelyezése járna. A kompromisszum azonban csak évekkel később, az olimpiai szervező munka újbóli beindításával születhetett meg. A 100 kivágott fáért 100 hektár budapesti erdőszítést – ez volt a megállapodás, melynek teljesítése Rákos-völgyben meg is történt, mindenki láthatja az eredményt, ha alaposabban körbejárja a 600 hektáros térséget. A P+R parkolóval, edzőpályával és futsal csarnokkal, Metró- és MÁV megállókval, villamos és nemzetközi autóbusz kapcsolatokkal, sőt kedvező ferihegyi elérhetőséggel is rendelkező Nemzeti Aréna pedig pont az Olimpia alkalmából nyitja meg kapuit. A főpróba már két hónapja megvolt: Bob Dylan emlékkoncerttel 60000-es lelkes közönség előtt.

A professzor azonban nem akarta tovább terhelni adatokkal lelkes tanítványait. Hagyott tehát időt, alkalmat a személyes megtapasztalásra is. Különben is a fiatalok előtt fontos napi program áll még: feltétlenül szeretnének részt venni a belvárosi „Gödörben” rendezendő „Fiatalok az Olimpiáért” című fórum és kerekasztal eseményein. Ahol a budapesti Youth-Hostelek népe neves sportolókkal is találkozhat: állítólag ott lesznek a jamaicai csodafutók, a szerb teniszesezők és a magyar pólósok is, és csak remélni lehet, hogy az amerikaiak nem bojkottálják a rendezvényt. Így hát elváltak egymástól azzal, hogy 16.30-kor találkoznak az UR-Bahn és a 3-as Metró közös, népligeti megállójában, hogy

meccskezdésre kényelmesen odaérjenek. A professzor is dolgára indult. 12 órára Ferihegyen kell lennie, ahol a 2/C terminálban fogadja a Sanghajból érkező 33 tagú népes kínai küldöttséget, mérnököket és közgazdászokat. A kollégák - még 2 évvel ezelőtt, egy manilai „városi logisztika” kongresszuson ismerkedett össze velük – nem kifejezetten az Olimpia kedvéért jönnek Budapestre. Ő is hallott róla, hogy 2012 óta egy hosszú távú kínai-magyar kormányközi megállapodás van érvényben a budapesti logisztikai infrastruktúra kiépítésére, különös tekintettel a ferihegyi, Keleti Kapu fejlesztésére. Ennek évközi jelentését előkészítendő érkezik a küldöttség és őt kérték fel olimpiai kalauznak. A FEREX gyorsvasútra Kőbánya-Mázsa térnél átszállva fél óra alatt kényelmesen kint volt a 2/C terminálnál. Fantasztikus forgatag, jövés-menés fogadta, de hát 3 olimpiai hét alatt 1,5 millió! vendég érkezik, a zöme repülővel. Kell is a logisztika, hogy ne fulladjon botrányba az esemény presztizse. Volt ideje az elmélkedésre, hiszen a Sanghaji gép – Frankfurt érintésével – csak 12,30-ra érkezik meg. 20 évvel ezelőtti, első budapesti élménye jutott eszébe. Amikor tranzit utasként, még mint PHD vendéghallgató és Fukuoka ösztöndíjas a Budapest Műszaki Egyetemen, átutazóban volt a híres Brüsszelbe. Nem tudott ellenállni az emlékezés kísértésének: „NY. életében másodszor utazhat Brüsszelbe. Az első egy Fukuoka Found-os szakmai csereprogram keretében történt, 3 napig tartott és ez alatt nagyon meg lehetett szeretni a város mozgalmas frankofóniáját. Akkor határozta el, hogy ide egyszer privátin még vissza kell térnie az életben. A délutáni. 16, 40-es géppel utazik, estére már ott is lesz. A várakozás teli utazási láz már délután két órára kicsalta Ferihegyre, így hát volt ideje bőven. Először is beült a „restibe”, ahol még lehet dohányozni és a rövid és méreg drága kávézás alatt a gondolataiba mélyedhetett. Mint annyiszor, most is megkísértette a reptéri hely varázslatos szelleme. Zsibongtak a gondolatok és főleg az érzések fejében, ha belegondolt, hogy most itt valóban a nagyvilág küszöbén üldögél. Régi vágya már a földhöz ragadt hazai valóságból, Ferihegyről „átlépni a remény küszöbét” és határozottan úgy érezte, hogy egyúttal ez sikerülni fog. Annál is inkább, mert a közelmúltban megírt, Ferihegyről szóló ingatlanfejlesztési hatástanulmánya várakozáson felül sikerült és az óta sem hagyja nyugodni.....” És így tovább szövögette emlékképeit és gondolatait, mire végre bementék, hogy a sanghaji gép landolt. A nagy kavalkádban alig találtak egymásra. A professzor már jó előre előkészítette alkalmi ajándékát: egy-egy UR-Bahn bérletet mind a 33 vendégnek. Hasznát veszik, hiszen 2 hétre jöttek Budapestre, a 3.-at valahol a régióban szeretnék eltölteni. Így a csomagjaikat feladták a repülőtéri expressz csomagszolgálatnál, és Nokoyama professzor vezérlésével, a kínai-magyar FEREX vasúttal indultak szálláshelyükre, a népligeti Bihari úti, olimpiára elkészített exkluzív apartman házba. A KÖ-KI-s átszállás jól sikerült. 5 perc várakozással a szomszédos peronról éppen indult Budaörs felé a legújabb UR-Bahn járat . A küldöttség vezetője út közben elmondta, hogy orosz kollégáikkal tulajdonképpen a kínai TGV hálózat európai kapcsolatait tanulmányozzák, különös tekintettel a ferihegyi átvezetésre. Elfoglaltságukban azonban szívesen fordítanak egy-egy alkalmat a folyamatban lévő olimpiai játékok egy-egy

eseményének a megtekintésére. Úgy tájékoztak, hogy az asztalitenisz versenyek pont a szomszédságukban, az erre a célra az „Ecseri úti Metró megállónál” felépült 10000-es csarnokban zajlanak majd napokon belül. Azt feltétlenül megnéznék.

A professzor egyúttal felhívta a figyelmüket egy világviszonylatban is unikális sportlétesítményre: az „Óbudai katonai amfiteátrumból” provizórikusan kialakított 10000-es birkózó, ökölvívó, cselgáncs és take van do csarnokra, ahol várhatóan Európa csap össze Ázsiával. Az egykori római gladiátorok mai küzdelme mindenképpen szorosnak és érdekesnek ígérkezik. Mielőtt azonban az esélylatolgatásba kezdtek volna, a professzor jelezte, hogy búcsúznia kell, mert a szomszédos Nemzeti Arénában labdarúgó selejtezőre van érkezése. Tartják a kapcsolatot. A „Balkán utcán” keresztül hagyta el a „Gyárdűlőt”. A vasúti aluljárón áthaladva teljes pompájában bontakozott ki előtte a sűrű zöldbe ágyazott Nemzeti Aréna elegáns sziluettje, kontrasztos strukturalista tömege, finom arányú homlokzata. A szemközti footsal csarnok architektúrája pontosan rímelt a főépületre. Kenzo Tange tokyoi ikerépület együttese jutott eszébe a '64-es olimpiáról. A Mutatványos tér megtelt emberekkel. Egyesek a szomszédos kapacitív P+R parkolóknak hagyva kocsijukat igyekeztek az eseményre. Őszintén bevallotta magának: jelen megépült állapotban, zöldbe ágyazottan egyáltalán nem jelentkezik a kivágott 100 népliget fa hiánya. Ráadásul átellenben egy színvonalas Bauhaus stílusú edzőpálya is található, a budapesti „Építők” sporttelepe. Valóságos futball paradicsom, amit lehetetlen lett volna a zuglói BOK parkba beszuszakolni. Ráadásul így a szomszédos FTC pálya olimpiai hasznosítása is megmenekülhetett a megalomán átépítéstől. A kivételes közlekedési adottságokra építő rendezvény-turizmuslehetőségéről nem is beszélve. A magára hagyott, lepusztult népligeti vasút-alja és „Gyártelep dűlő” elevenedhetett meg itt színes városi élettel. Olyannyira, hogy negyed órával az olimpiai futball-nyitány kezdete előtt még ezrek tolongtak a Mutatványos téren. Nem volt egyszerű az övéit megtalálni. A szökőkút tövében alkudoztak angol turistákkal a nyitó mérkőzés, Magyarország-Anglia kimenetelét illetően. Igen, 75 évvel a szenzációs wembley-i 6:3 után újra fontos tétmérkőzést játszik a magyar csapat Angliával. Ők azonban az A-csoport másik mérkőzésére jobban kíváncsiak: Japán fogadja az újdonsült latin amerikai bajnok, Paraguay csapatát. A nyitó mérkőzés szokás szerinti 1:1-e a magyarok számára volt hízelgő. A társaság nagy öröme azonban a második meccsen Japán, fantasztikus hajrával 0:2-ről fordított 3:2-re! A felfokozott foci lázban észre sem vették, hogy milyen Pazar sportlétesítményben szurkolnak 60 ezred magukkal. A meccset követő fiesta és majális őket is elragadta és csaknem éjfélig tartott. Már elmúlt 24 óra, amikor örömittasan felszálltak a népligeti vasútmegállóban az éjjel-nappal közlekedő UR-Bahn járatra, Rákos felé.

Az ötödik napi itt tartózkodás után végre eljött az ideje annak, hogy az impozáns Főstadiont, a Népstadiont is élőben meglátogassák. A délutáni atlétikai versenyekre szól a még Tokyóban megváltott jegyük a selejtezőkre és

előfutamokra. Hatalmas Amerika-Afrika interkontinentális összecsapást várnak, de a nehézatlélikában és női ötpróbában Japán is érdekelt. Mielőtt azonban nekikészülődtek volna az izgalmas délutáni stadioni élménynek, a professzor reggeli után egy különös dokumentummal állt elő. Egy 2010-ben készített audovizuális, műsoros CD-ről volt szó, amit alternatív dokumentumként még 2019-ben kapott budapesti építész kollégáitól megőrzésre és ajándékba Budapest 2028-as olimpiára történő kandidálása alkalmából, a 2020-as tokyói olimpiaspirációkhoz ajánlva. Benne egy majdan lehetséges budapesti olimpiai zárőnnepség rezignált és tudat alatti körvonalai rajzolódna ki. A szöveges részeket a professzor párhuzamosan fordította, a zenei betét meg az animációs kép magáért beszél. A cím: „Egy lehetséges BOK rendezvény margójára”, ahol a BOK az általuk már megismert zuglói – Budapesti Olimpiai Központ hivatalos rövidítése. Az eredeti szöveg így hangzik és érvel:

„Amennyiben azonban 2011-ben mégsem kandidálnánk a 2020-as olimpia megrendezésére – erre minden valószínűség szerint számítani kell - és annak legközelebbi időpontja 2019-re húzódna, a „Népstadion” búcsúztató-olimpiai főstadion, átépítés előtti alapkő-letélteli ünnepségét ezért 2013. augusztus 20.-tájékán, a „Népstadion” 60 éves jubileumán időszerű megrendezni. Annál is inkább, mivel – politikai szándék esetén - mielőbb el kell kezdeni az olimpiai építkezéseket a zuglói olimpiai parkban is, feltételezve, hogy a tervezésre, engedélyezésre és az ütemes kivitelezésre a hátralévő 2028-2013= 15 év elegendő. Vegyünk tehát méltó búcsút a 60 éves patinás „Népstadionunktól”, annyi szép magyar sportsiker helyszínétől. Abban a reményben, hogy 18 év múlva esetleg ismét világraszóló helyszíne lehet egy 2028-as olimpia fő eseményeinek is. A 2013. augusztus 20.-tájékára javasolt *stadionbúcsúztató össznemzeti sokadalom* azonban méltó nemzeti programot igényel. Különös tekintettel arra, hogy a 2015-ös NOB kandidatúránk elbírálására is csak ez után, 2017-ben, a deáki Kiegyezés 150. évfordulóján kerül majd sor. Merjünk elébe menni a dolgoknak, hogy a lehetséges sikert vagy kudarcot egyaránt emelt fővel viselhessük el. Akármit hoz is a sors, legyen méltó hozzánk a stadionbúcsúztató, hiszen a sportsikerekben gazdag modernista szocreál aréna hat évtizedig öregbítette hazánk, nemzetünk hírnevét a nagyvilágban, és mint Budapesti Olimpiai Központ (BOK), ma sem utolsó a magyar sportpolitikában és sportdiplomáciában”. Majd így folytatta:

„De induljunk ki az optimista forgatókönyvből, miszerint 2019 szeptemberében hivatalosan is megpályáznánk a 2028-as olimpia rendezési jogát. Ez esetben, 2013. augusztus 20.-táján, naplementekor ismét megtelnek ünneplő tömeggel a „Népstadion” lelátói. 40000 ember várja belül (és kívül a Dromosz parkban, kivetítőkkel a másik 30000), hogy a Köztársaság új elnöke, a számára oly jól ismert VIP páholyból megnyissa a rendezvényt. A NOB, MOB és BOM vezetői sorrendben követnék őt felszólalásukkal, hogy rávilágítsanak az esemény fontosságára. Beköszöntőnek a kivetítőkön megidézett Latinovics Zoltán adná meg az alaphangot Vörösmarty Mihály: „A vén cigány” című versével. Aztán sportszokás szerint a Himnusz következik, de ezúttal nem járna érte aranyérem. Közben az arénát a négy égtáj felől táncosok lepnék el a Kárpát-medence legkülönbözőbb táncházaiból. A lányok fekete dresszben, sztrecsnadrágban, színes, hímzett rövid szoknyában, Adidas sportcipőben. A fiúk fekete sztrecsnadrágban, hímzett színes mellényben,

szalmakalapban, Nike sportcipőben. Az alkalmi tánc ház koreográfiája a futópályán belül a trianoni kis-Magyarországot formázná, kívül a Részekkel. Az élő zenét helyben, retro formában a Méta együttes szolgáltatná, Salamon Beáta vezetésével, felidézve az 1990-ben a Hungarotonnál megjelent „Szabad madár” című kazettájuk eredeti 40 perces programját. A javasolt zene és tánc – ami a mellékletben, csatolt file-ként felhangzik és 20 percig szól - koreográfiájának a kulcsa a kívül és belül táncoló tömb „szerelmes viszonyának” az alakulása az idők során (kontraszthatás a táncolók és nem táncolók között, felelgetős párbeszéd effektusok, szólótánc betétek, egybefolyások és elválások a száz éves trianoni sors alakulását bemutató, amire zeneileg az említett kazetta műsorszerkesztési módja is – retróban - utal).

Az alkalmi tánc ház záróakkordjaként a táncolók egy része a színpad előtt kört formál Budapestet jelképezve, a többiek körülállják a táncolókat. Az immár történelminek számító retro zene ez után rocktörténeti ritmusokban folytatódik ugyanazokkal a táncolókkal. Az élő zenét ezúttal az Omega együttes szolgáltatja a „Tízezer lépés” című aranylemezük felépítése és programja szerint, kezdve a „Babylonnal” és a „Hajnali óceánnal” kiegészítve. Közben beesteledik, a zenélőket és táncosokat színes fénycsóvák és „ezüst eső” övezi. A retro rock-koncert és tánc ház csúcspontja a „Tízezer lépés” című szám. Ehhez a színpadon a vajdasági Rózsa Magdi is csatlakozik az együtteshez. Miközben sejtelmesen rákezdnek, a felejthetetlen olimpián, Balczó András jelenik meg a stadion főbejáratánál, nemzeti sportöltözetben, kezében égő fáklyával. A szám elhangzása alatt – duett Kóborral és Rózsa Magdival – lassan körbefutja a stadion futópályáját. Előtte szétnyílik a tömeg, mögötte bezárul és összekeveredik, egy nagy „magyar tömböt” alkotva. Megérkezve a kiinduló ponthoz átadja a tüzet egy kerekesszékes magyar paralimpikonnak, aki a „Duna vonalán”, a középvezetelen felfelé megindul a dísztribün felé az égő fáklyával. Egy divatos sportruhába öltözött hölgy, Egerszegi Krisztina kíséri a mozgását. Eközben Rózsa Magdi Félix Lajkóval egy népi bakanótát énekel: „Lassan kocsis”. A fáklyás menet megáll a lépcső előtt. Fél ellipszis alakban 2x10 kerekesszékes paralimpikon veszi őket körül, kezükben fáklyával. Halk háttérzene hallatszik az Omegától és Rózsa Magditól („Ó jöjj”). Végül felcsendül a záródal, „A gyöngyhajú lány”, mire Egerszegi Krisztina, kezében az égő fáklyával ütemesen megindul a lépcsőn felfelé és meggyújtja a búcsútüzet az erre a célra ideiglenesen elhelyezett kandelláberen. A stadionban mindenütt örömtüzek gyúlnak. Felhangzik a Szózat, mindenki énekel és fogadkozik. Az estébe nyúló hivatalos programot Nagy László paralimpikon költő „Ki viszi át” című verse zárja a kivetítőkön poszthumusz megidézve magát a költőt. A tömeg döbbenet hallgatja az aktuálissá váló verssorokat, majd a világszerte ismert cigány-himnusz, az Ederlezi legkülönbözőbb változatai hangzanak fel. A tömeg a Bangó Margit vezényelte cigánykarnevál ütemes zenéire a déli kijáratnál, a Verseny utcában csatlakozik a táncosokhoz. Kezdetét veszi a kora esti fiesta - a „fiesta hungara en el estadio olimpico” - a fáklyás felvonulás és ösztánc, amely az augusztus 20.-i tűzijáték helyszínének felé fordulva a Verseny utca-Rákóczi út-Kossuth Lajos utca vonalán a majdani Olimpia Agóra tengelyében halad, hogy az alkalmi tűzijáték befejezése után „zarándoklatot” tegyen a Gellért hegyi emlékműhöz, ahol meggyújtják a 2020-ig égő „trianoni” örökmécsest. Akár lesz olimpia, akár nem, Budapest-Magyarország ország-világ előtt már jó előre kimutathatná békés, építő szándékait és történelmi talentumait. A többi már a politikusok dolga belföldön, s külföldön egyaránt. Az EU-ban, a NOB-nál, a BIE-ben. De ha csak arról volt szó, hogy emlékezetessé tegyék a „Népstadion” búcsúját, s ezzel egy 60 éves változatokban gazdag korszakot a történelmünkben, hát már akkor

is megérte. Egyúttal promócionálva a régi-új „olimpiai” stadionunkat is. És 2012. augusztus 20.-án – ez mellékesen a tíz éves jubileuma is annak, hogy ismét olimpiai pályázat beadásán munkálkodtunk - elgondolkodhatunk azon is, hogy ugyan miféle sorscsapás sújt bennünket folyamatos válságokkal kísérvé, hogy nekünk, kisnemzeteknek soha semmi sem sikerül igazán. Se olimpia, se világkiállítás, se ez, se amaz. Mert nem hivatkozhatunk állandóan arra, hogy: „*gaz fátumok nem így akarták*” (Ady Endre). Valami jelentősebb és tartósabb sikerélményre vágyunk, ami túlmutat a politika napi mókuskerekén, az adósság- és társadalmi tudatcsapdán. „*Tízezer lépés kéne csak, tízezer boldogtalan nap*” (Omega) Ami testvérek között is 17,4 év. Honnan kezdjük a számítást, hogy még belátható időn belül érjen véget velünk? Mert ha nem, ugyan hová fordulhatnánk vigaszért?

„Húzd, de mégse, - hagyj békét a húrnak,
Lesz még egyszer ünnep a világon,
Majd ha elfárad a vész haragja,
S a viszály elvérzik a csatákon,
Akkor húzd meg újra lelkesedve,
Isteneknek teljék benne kedve.
Akkor vedd fel újra a vonót,
És derüljön zordon homlokod,
Szűd teljék meg az öröm borával,
Húzd, s ne gondolj a világ gondjával”.

(Vörösmarty Mihály: A vén cigány).

Diákjai megdöbbenve hallgatták a zenéket és figyelték az animációs filmbetéteket. Általános vélemény volt, hogy Magyarország alaposan megdolgozott és rászolgált arra, hogy olimpiai világeseményt rendezhessen. Különösen a sportsikereit illetően, hiszen – a professzor szerint – még ma is 9. a nagy sportnemzetek éremlistáján, és 2028-ig az egyedüli volt az első 10 között, aki még nem rendezhetett olimpiát. A „Trianon szindrómába” a professzor most már nem kívánt belemenni, inkább hagyta a fiatalokat szabadon elköszálni kedvenc helyükön, a világörökségi Belvárosban. Ő maga kiült a motel kávéházának tágas déli teraszára és jegyzeteibe mélyedt. Az budapesti olimpia ötödik napján érkezettnek látta az időt, hogy idős, betegeskedő magyar barátjának és kollégájának egy terjedelmesebb köszöntő levelet írjon:

„ Kedves öreg Barátom, tisztelt Főtanácsos úr!

Szíves tájékoztatásul, további felhasználásra mellékelten küldöm a látogatásunk során eddig készített fotók CD-jét. Remélem, elnyeri tetszésedet és visszaigazolja évtizedes elvárásaidat egy budapesti olimpia vonatkozásában. Amikor 2008-ban Brüsszelben megismerkedtünk – emlékszel, a szekció ülés szünetében történt az épület teraszán – még nem is sejtettük, hogy 2024-ben Tokyo rendezheti meg második, 2028-ban pedig Budapest az első Olimpiáját. Azóta szakmai és emberi kapcsolatunk összefonódott az olimpiák történetével. Tudom, hogy betegséged már nem engedi, hogy élőben, a helyszínen szemléljed és élvezzed a verseny eredményeket, de megígérem, hogy én, a messziről jött ember helyetted is a helyszíneken drukkolja végig szeretett fővárosod, Budapest nagy nemzetközi sikerét. A mellékletben küldött helyszíni fotók, már most az ötödik napon is Téged, Benneteket, a BON-TEAM 33 eredeti szakmai és civil kurázsiját igazolják . A 2014

óta zajló intenzív előhasznosítás során ugyanis szép városotok 14 év alatt valósággal megújult, melynek betetőzése 2028 csodálatos nyara, a világ sport nemzetének impozáns találkozója. Ma még becsülni sem lehet azonban az ezt követő nagyszabású utóhasznosítás gazdasági, politikai és szakmai évtizedeinek a számát. De nem is elsősorban a világörökségi Belvárosban, hanem – a Ti kitartó munkátok eredményeképpen is – a perifériális külvárosokban. Budapest ezen a téren világra szóló eredményt mutatott fel, melynek én is élő tanúja lehettem a várost járva. Amit például Budapest a tömegközlekedés megszervezésében művelt, különösen MÁV vonalon, a szükségből erényt kovácsolva, az – nem túlzás – a világon egyedülálló. Ezért UR-Bahn bérletemet a legbecselesebb rekvizitumok sorába helyezem el otthon a polcomon, hogy a budapesti élményekre és Rád emlékeztessen.”

Itt azonban a professzor megszakította az írást. Nem lenne igazságos a részéről, hogy a híres budapesti Metró hálózat megtapasztalt jótéteményeiről ne tegyen említést barátjának. Hiszen utazott ő délutáni csúcsforgalomban a KÖ-KI-től a Ferenciek terére: 15-20 perc alatt kényelmesen a Belváros kellős közepében találva magát. Hasonló pozitív élményei voltak a 2-es Metróval is, amikor Aquincumba készült az exkluzív amfiteátrumi súlylökő versenyre. A 4-es Metró megépült első üteme meg egy építészeti csoda, igaz drága árat kellett fizetni érte. Talán ez rettentette vissza a hatóságokat attól, hogy belátható távlaton belül folytassák a Metró építését. Ami azonban megvan, az pótolhatatlan érték, élén a világörökségi milleneumi földalattival. Persze a felszíni villamos hálózatot is beleértve. Az ezt kiegészíteni hivatott kapacitív MÁV hálózat ugyanakkor a Belvárostól távolabb eső perifériákat is sikerrel és hatékonyan kapcsolta be az olimpikon város szerves vérkeringésbe: East-London/2012 mintájára életre kelt évszázados álmából East-Budapest/2028 is. Persze az építészetről, szűkebb közös szakmájukról is írni szeretett volna. A BON-TEAM 33 civil kezdeményezés küzdelmét a’10-es években az organikus és takarékos megoldások előnyben részesítéséért az idő igazolta: a megépült sport parkok – a zuglói, a kőbányai, a népligeti és a rákos-völgyi - még szigorú zöld szemmel is világszínvonalat képviselnek. Különösen az utóbbi érdemel kiemelt említést, hiszen itt ültették el azt a 100(!) hektárnyi erdőt, ami a népligeti fakivágások miatt elő volt írva.

Még rengeteg élményéről szeretett volna beszámolni barátjának, szakmaiokról és turista-tapasztalásokról. De úgy döntött, hogy ezzel megvárja az olimpia augusztusi záróünnepségét, ahová egy alkalmi magas összeköttetés révén végül is, kis csapatával jó előre belépő jegyhez jutott. Erről jutott eszébe, hogy: „Kedves magyar kollégám! Emlékezz vissza, amikor 2013-ban - értesülve arról, hogy Tokyo még Fukushima ellenére sem kapja meg a 2020-as Olimpia rendezési jogát, Budapest pedig 2010-ben elpackázta azt – együtt kértünk kihallgatást Magyarország frissen leköszönt köztársasági elnökétől, a NOB elnökségi tagjától, az egykori olimpiai bajnoktól, hogy tanácsát, támogatását kérjük a közös folytatáshoz. Alig titkolt megilletődöttséggel tártuk elé civil kezdeményezéseink rajzos és szöveges dokumentumait azok után, hogy a hivatalos szakmai és politikai hatóságoknál nem jártunk szerencsével. 8-10 éves küzdelmünk kimenetele volt a tét. Amint azonban az utólagos események mutatják – Tokyo 2024-ben, Budapest pedig 2028-ban rendezhetett Olimpiát - az Elnök úr mégiscsak megfontolta egykori közbenjárásukat.”

„Ki géppel száll fölébe, annak térkép e táj”

(Radnóti Miklós)

6./ VÉGSŐ BÚCSÚ FERIHEGYTŐL

A professzor végezetül arra emlékeztette magyar barátját, hogy örökre emlékezetébe véste írásai mondanivalóját – betűit, mondatait – különösen, amit egykor a „várostervezés ötödik dimenziójáról” írt. Visszatekintve az utókorból egyáltalán nem tartja indokoltnak azt az átható pesszimizmust, ami az anyagokból árad. Merthogy az idő 2028-ban is „bennünket, optimistákat igazol” Ferihegyen is, ahol oly sokat jártak együtt a csodálatos terminálokban! A dolgok állását tekintve azonban csak remélni tudja, hogy az „In Memoriam 2020” baljós próféciai sem Japánban, sem Magyarországon nem válnak imígyen valósággá:

„R. életében másodszor utazhat Brüsszelbe. Az első egy FPH-ás szakmai csereprogram keretében történt, 3 napig tartott és ez alatt nagyon meg lehetett szeretni a város mozgalmas frankofóniáját. Akkor határozta el, hogy ide egyszer privátnál még vissza kell térnie az életben. A délutáni. 16, 40-es géppel utazik, estére már ott is lesz. A várakozás teli utazási láz már délután két órára kicsalta Ferihegyre, így hát volt ideje bőven. Először is beült a „restibe”, ahol még lehet dohányozni és a rövid és méreg drága kávézás alatt a gondolataiba mélyedhetett. Mint annyiszor, most is megkísérelte a hely varázslatos szelleme. Zsibongtak a gondolatok és főleg az érzések fejében, ha belegondolt, hogy most itt valóban a nagyvilág küszöbén üldögél. Régi vágya már a földhöz ragadt hazai valóságból, Ferihegyről „átlépni a remény küszöbét” és határozottan úgy érezte, hogy egyúttal ez sikerülni fog. Annál is inkább, mert a közelmúltban megírt, Ferihegyről szóló ingatlanfejlesztési hatástanulmánya várakozáson felül sikerült és az óta sem hagyja nyugodni. Különösen az a felismerés nem, hogy a hazai PPP (Public Private Partnership) helyett Ferihegy esetében valami szisztematikus fatális „véletlen” folytán makacsul a hazai döntéshozás mégiscsak a PP (Private Partnership) konstrukciók mellett teszi le a voksát. Ezzel óhatatlanul a vecsési „A” alternatívát támogatná az ecseri „B” alternatívával szemben - azaz legszívesebben egy „valahonnan” érkező nemzetközi nagybefektető kezébe helyezné át Ferihegy térsége kulcsát, azzal, hogy ő majd bizton megépíti a 3. Terminált és esetleg még beszáll a ferihegyi gyorsvasút létesítésébe is, vagy távlatban társul a fővárossal a Helikopter út kiépítésében. Jól esett neki, hogy a helyszínek helyszínén elevenedtek meg mérnöki gondolatai.

A Budapest Airport Rt. eladás előtti értékelése a feltárt szomszédos ingatlanspekulációs lánc lehetséges nagyságrendű privát hozama tükrében külön figyelmet érdemelne - gondolta. De ezekbe az aktákba úgysem lehet belelátani, no meg jó részük üzleti titoknak minősül az Alkotmány szerint is. Az első hazai ecseri kísérletnek - a BA Rt.- Carion Rt tranzakciónak - nem sok esélye maradt a hazai PPP konstrukció megindítására a „belga” Vecséssel szemben. Különösen az után, hogy az ügyletbe be nem avatott, ezért azt átlátni sem képes médiahadjárat - kampány önmagunk ellen – hatására (?) a pénzügyminiszter le is állította az ÁVÜ- nél a tranzakciót. Ami lehet, hogy csak egy karcsapásnyira volt a megvalósuláshoz: csupán a ferihegyi 2. (cargo). gurulópálya árán múlhatott, hogy nem jöhetett létre. Vecsés pont ennyivel ajánlhatott alá, amit aztán egy második ütemben meg is építhet könnyedén a földjéből kigazdálkodható profitforrásból, ha ő a befutó ebben a furcsa versenyben. Hétköznapi halandó, aki csak utazni vagy kísérőként jár a csodálatos ferihegyi csarnokokban, el sem tudhatja képzelni, hogy a szomszédságában - az

ecseri és vecsési határban - kitárulkozó békés mezőgazdasági táblák milyen kincset rejtenek magukban és milyen hozamrátával, sőt extraprofitál kecséget új tulajdonosaik számára a ferihegyi 3,93 km²-es greenfield. És, hogy 2000 óta - miért pont akkor? - mind a 393 ha elkelt belőlük és milyen áron?! Az így befektetett „kockázati” ösztöke - lehetett vagy 4 md - aztán megoszlik két PP részre Ecseren és Vecsésen, hogy akár egymással is versenyezve várják készenlétben a nagy P-t, a Privatizációs Befektetőt. Vajon mikorra van beprogramozva az érkezése? Aztán úgy néz ki, hogy a versenyben Ecser marad alul, Vecsés lesz a befutó, kihasználva helyzeti előnyét meg miegyebet. Mindenesetre egy hétköznapi középvállalkozó, ha van 2-4 Md. Ft-ja elmegy vele a bankba, tőzsdézik, KKV-t alapít, hogy a hozamából akár vidáman lóversenyezessen, vagy lottózhasson. De ezek hozama is messze alulmarad a jó fekvésű ingatlan biznisz extraprofitjánál. Méltóztassanak utána számolni, tisztelt APEH-hes és számvevőszéki kollégák a könyvelések szerint. Ráadásul ez a profit nagyrészt adózatlan, mert még meg sem jelenik, saját célra máris újra befektették. Fifikás konstrukció, meg kell hagyni. Mi meg elbutulva nézzük!

Ezt a spekulációs tendenciát támasztja alá az a tény is, hogy a például a Carion Rt.-nek valójában sem csak 20, hanem 40 ha cargó pozíciójú földterülete volt a reptér keleti oldalán, melyből csak az egyik 20 ha-t árusította volna ki 4,7 milliárd forintért, melyből 700 milliót nyilvánvalóan a nélkülözhetetlen gördülőpálya megépítésére költött volna. A maradék 20000Ft/m²-es bevételből finanszírozandó közmű költségértéknövelő hasznából viszont, ugyanúgy, mint a gördülőpályaéból, a saját tulajdonban maradó szomszédos cargó ingatlantest is minden további nélkül részesülhetett volna. Ingyenben lett volna „kigazdálkodva”. Spekulatív tendenciától azonban nem volt mentes a reptér nyugati oldalán elhelyezkedő Oscar-Airport-vállalkozás sem. Történt ugyanis, hogy a 200 hektárból 40-re Vecsés településtől – bizonyára a perspektivikus 10000-es munkahelyteremtés ígéretére - „ajándékot” kapott, ingyenes közmű kontingenst, aminek a későbbiekben még óriási jelentősége lesz az ingatlanfejlesztési láncban. Mindez természetesen nem tette olcsóbbá a cargó ingatlan kínálatát. Ráadásul érvényesíthette pozíció előnyét is: azt, hogy már meglévő reptéri gördülőpálya mellé települt, ami 700 millió Ft.-os megtakarítást jelenthetett egy esetleges tranzakció során. A teljes ingatlanfejlesztési lánc települési közérdekből történő bemutatásától az olvasó idegeinek a megkímélése érdekében azonban itt most eltekintünk. Abban a reményben, hogy a logikai és nagyságrendi összefüggéseknek is a nyomára juthatunk a településszabályozási tervek területi adataira támaszkodó közcélú *ingatlanfejlesztési hatástanulmány* segítségével. Aminek elkészítése – jó okból - hiánycikk a hazai településtervezési gyakorlatban. Hiányával, sajnálatos módon csak rendre megkésve találkozhatunk a hazai ingatlan biznisszel feltáró különböző számvevőszéki és ügyészégi vizsgálatok során. Preventív alkalmazására egyelőre még a „transzit” helyzetbe jutott Ferihegyen sem került sor.

Hát ennyit érnek az elhagyott szántók, egykori TSZ földek. A gazdák meg 200 md ft-on hetekig vitatkoznak a kormánnyal meg az EU-val, országos traktoros blokádot is kilátásba helyezve. Ezek után elgondolkodtatók a nagyságrendi különbségek: lám milyen leleményes „üzleti” teljesítményre képes liberalizált jogállamra időzítetten rászabadított liberalizált ingatlanpiac, ha például a Budapesti Agglomeráció zöldmezőin kell „kockázati tőkével” megművelnie az egykori szántókat, gyümölcsösöket. S milyen mozgósító erővel ösztönöz újabb befektetésre itt egy áron, de nem értéken tervezett privatizáció. Érthető az igyekezet a vecsési káposzta meg az ecseri lakodalmas körül. Ferihegyen ugyanis az országban sajátos módon két

nemzetközi jelentőségű magisztrális főközlekedési létesítmény találkozási pontja metsződik össze: a nemzetközi repülőtér az új Európa földrajzi középpontjában, és az MO, ami Budapesten fogja össze a Helsinki folyosókat. És akkor még magáról a fővárosról, a turista központ B'uda- Pestről nem is beszéltünk. Hogy a térségben milyen aranybányát spekuláltunk el az ezredfordulón, azt csak a mai, kínálkozó globális esélyeink fényében lehet utólagosan és értékén mérlegelni.

A kampányszerű privatizációs landolás Ferihegyen természetesen nem véletlen. *Térségalkalmassági hatástanulmány* segítségével ugyanis kimutatható, hogy mire megy ki itt a játék. „A versenyképes ipari, vállalkozási és logisztikai parkok funkcionális és területszerkezeti kialakítása – Ruzsányi Tivadar szerint ugyanis– „összefügg a versenyképes exportra termelés feltételeinek kialakításával. Eszerint a kiemelt célok közé tartozik az ország devizabevételeinek növelése, a külföldi működő tőke beáramlásának gyorsítása, a feldolgozóipari export bővítésének elősegítése, a hazai nyersanyagok és termékek iránti kereslet fokozása. Elvárás továbbá, hogy a logisztikai park járuljon hozzá a regionális foglalkoztatási, területfejlesztési gondok enyhítéséhez. Másrészt a kedvező költségű és gyors légi szállítás lehetőségét kihasználó munka az intenzív és rakteret igénylő termelés elterjedésének is kedvez. Ezért a fejlett világ országaiban különleges szerepet játszanak az ország, a régió és az érintett települések gazdaságában a nemzetközi repülőterek mellett kiépített logisztikai és üzleti parkok, mint amilyenek a Ferihegyi repülőtér körül intenzíven szerveződnek”. Amiből csupán Ferihegy térségében – Vecsés és Ecsér közigazgatási területén - összességében 800 hektár földterület áll rendelkezésre. Amelynek foglalkoztatási kapacitása is regionális méretű: 30-40000 munkahely!

A térség innovációs és ipari kapacitását növeli, hogy a terület – az újszászi és ceglédi vonalak M0-menti összekötésével – ipari vágánnyal is ellátható, ami az országban egyedülálló módon a légi, vasúti, közúti és vízi kapcsolataival tetramodálissá teszi a fejlesztési területet. Ráadásul a 3-as Metró-építés távlatában rákoskeresztúri oldalról egy 600 hektáros nemzetközi vásárterület is csatolható hozzá, egy szálláshelyeket és szórakoztató létesítményeket is magában foglaló mega témapark a Merzse mocsár puffer területét hasznosítva. Az összességében 1400 hektáros fejlesztési terület és a csatlakozó infrastruktúra – utak, kötött pálya - megvalósítása azonban még ütemezetten is meghaladja a hazai kofinanszírozási erőforrásokat. Az elaprózott, spekulatív fejlesztés viszont beláthatatlan távlatokra tolja ki a megvalósítás határidejét, miközben a térszerkezeti adottságokat is torzítja. Tőkeerős nemzetközi nagybefektetőre van tehát szükség ahhoz, hogy a káros területfejlesztési hatásokat elkerülhessük a térségben. Azt az atomizált és kis hatásfokú tervezési folyamatot például, amelyben a Ferihegy által közvetlenül érintett egyes önkormányzatok külön-külön próbálják érvényesíteni kisstílusú és önös érdekeiket. Jellemző a hazai közállapotokra, hogy még maga a repülőtéri terület is közigazgatásilag megosztott. A konfúz helyzet még a legjobb szándékú nagybefektetőt is elriasztja. Pedig ezen áll, vagy bukik Ferihegy jövőjének a sorsa. A stratégiai és struktúratervezés központosítása ebben a z esetben is elkerülhetetlen.

Ferihegy térsége távlatos jövője szempontjából bizakodásra adhat okot, hogy több alkalommal is kormány-megállapodás született arról, hogy a Ferihegyi gyorsvasutat kínai befektetők építik meg. A kínai-magyar együttműködés távlataira való tekintettel célszerű lenne a további ferihegyi 1400 hektáros terület eljövendő sorsának a nemzetközi napirendre tűzése is. Annál is inkább, mert ez által a tőkeerős Peking

egy ütőképes tetramodális Nyugati kereskedelmi-logisztikai kapuhoz juthat az európai nyitás jegyében és ebben számukra már ma is Budapest a legjelentősebb kereskedelmi kapu-térség. Különösen, ha figyelembe vesszük a józsefvárosi Ganztelep Chinatown-ná alakításának a lehetőségét is, amely a tercier és kvaterner funkcióival – egyetem, filmgyár, infopark – szervesen, város a városban egészíthetné ki a ferihegyi kínai-magyar primér és szekunder logisztikai funkciókat. Természetesen idővel az ehhez szükséges távlati infrastruktúrát – Helikopter út, 3-as Metró, Rákoskeresztúri gyors-villamos meghosszabbítása a kiállítási területig, nagy távon a TGV-t - is remélhetőleg megépítve. Az ehhez szükséges hazai kofinanszírozási források pedig – az ingatlanfejlesztési hatástanulmányok alapján - részben kigazdálkodhatók lennének magából az 1400 hektáros területfejlesztésből. A folyamatban lévő Ferihegy-Keleti kapu-tervezésnek – a kormányközi megállapodás alapján immár ezeket a perspektívákat kell figyelembe venni. A nagytávlatok szédítő dimenzióiban – százmilliárd eurókról van szó - sem feledkezhetünk meg azonban a középtáv halaszthatatlan feladatairól. A FEREX vasútról például, ami kapacitív és minőségi kötőpályás kapcsolatot teremt a Belváros és a Terminálok között. Mellékesen rövidtávon is ipari vágány leágazást is biztosítva az 1.-es Terminál cargó raktárai számára is. Közúti szempontból a 4-es bevezető út Szemere-telepi leágazása (Külső kerületi krt. I-es ütem) a halaszthatatlan középtávú feladat, amellyel a városra zúduló keleti forgalom ÉNY-i irányba is megosztható lenne, még mielőtt az M4-es bevezető szakasza térségben, távlatban kiépül.

Ferihegy középtávú fejlesztése –a 2/C terminál? – egy 2028/32 körüli budapesti olimpia esélyeit illetően is stratégiai jelentőségű. Persze, ha lenne még MALÉV-ünk, merthogy azt is elpackáztuk. Az 1,5 milliós vendégsereg jelentősebb része viszont repülőgéppel érkezne, melynek fogadására időben fel kellene készülnünk. A terminálokban éppúgy, mint a város kötőpályás és közúti megközelítésében. Ily módon Budapest keleti kapuja – Ferihegy – jelentős mértékben felértékelődik, településszerkezeti szempontból stratégiai jelentőséggel bír. Mint ahogyan a hozzá szervesen kapcsolódó kelet-pesti Parkváros – Zugló, Kőbánya, Rákos - zöldbe ágyazott sport- és témaparkjai is, természetesen a Duna menti VIP lakóparkokkal karöltve. A stratégiai súlypontváltásra, a Keleti Kapu fejlesztésére azonban Budapest településszerkezetében csakis egy nagyprojekt – például Olimpia – kapcsán nyílhat lehetőség. Még ha az csupán egy leitbildesített metafora lehet csak politobürokratikus tervezési rendszerünk labirintusában. Ezért meglehet, hogy az Óbudától, Csepelen, Kőbányán át a Rákosokig egykor táplált szép olimpiai álmok pont Ferihegyen érnek véget. Ahol a MALÉV helyett már VIZAIR-ek hasítják a levegőt. A jövő csodálatos kapujában, ahol „*Kihaltak a repterek, elrepülni nem lehet. Lehunyod a két szemed, majd elrepít a képzelet*”. (Európa Kiadó). De addig is: Willkommen, Velcome, Bienvenue, sőt

Három méregdrága kávé és néhány szál cigaretta után bizony eltelt az idő. Az egy ültőhelyében végigálmodott gondolatok R.- t úgy kifárasztották, hogy muszály volt felállnia és sétálni egy kicsit. Mindig is szeretett lődörögni a nagyvilágból érkezett embertömeg között - black men, japán vagy kínai, ortodox zsidó vagy éppen muszlim egyaránt fellelhető a tarka, hömpölygő, sietős tömegben. De szereti a nyitott teraszról szemlélni a le- és felszálló gépóriásokat is, azt a technikai csodát, amit egyelőre a BA Rt. lelkes hazai alkalmazottai működtetnek az irányító toronyban, a szervizelésben és a pultok mögött, az utasforgalomban. Valódi intelligens nagyüzem. Lehet, hogy rövidesen kinőjük a 2/A,B terminálokat is, mint ahogy az 1-es Terminállal

történt. Lehet, hogy rövidesen újra sor kerül a MALÉV privatizációjára is. Lehet. Számára mégis ugyanaz marad a repülőtér, mint a vasúti pályaudvar. Az anyaföldre gyökerezett ember, állampolgár elvagyódásának helyszíne a nagyvilág felé, a menni és maradni dichotómiájában és dialektikájában. Hát ezért szívügye a MALÉV meg a MÁV (meg a VOLÁN meg a BKV). És talán addig lesz ez így, amíg nem privatizálják őket. Mert ő is inkább szakadtnak, de saját apjától örökölt öltönyben szeret járni, mintsem a mindenkori fashion csillámló, trendi, de igen költséges ruházatában. Csak remélni tudja, hogy mindezzel nincs egyedül. Miközben a teraszon így elgondolkodott, hangosbemondón is értesülhetett róla: EL AL járat érkezett Tel Avivból. 2012-őt írtunk, és megszokhattuk már, hogy ortodox vagy neológ embertársainkkal együtt utazzunk a gépeken Torontóba, Brüsszelbe, Kijevbe..... De további elmélkedésre már nem sok idő maradt, hiszen az elektronikus kijelzőn last minute jelezték az előkészületeket a brüsszeli gép indulására is. Így hát ő is beállt a sorba.

R. már a gép barátságos fedélzetén üldögélt, sőt a biztonsági övet is bekapcsolta. Még egyszer átvillantak az agyán a ferihegyi történet algoritmusai, milliárdjai. Ezúttal elhessegette a kísértést. 2020-ban úgyis már csak legyintenek rá: régen volt, tán igaz sem volt. Mert ez a tanulmány csak kvázi és pszeudo igaz, de szép, tanulságos népmese volt a gordius hungaricus kibogozásához. Most már csak arra kíváncsi, hogy mit szólnak majd az igazi belgák a vecsési „belgák” manővereihez? Mert amióta uniós tagok lettünk, ez sem közömbös szempont. Vagy éppen az Európai Unió strukturális és kohéziós politikája okolható mindazért is, ami a „vecsési káposzta” és az „ecseri lakodalmas” körül kis hazánkban- Ferihegyen- 10 rövid év alatt végbement? No comment és on verra - bíztatja magát, de a gép időközben már fel is emelkedett. Pazar a késő délutáni kilátás, neki mégis a nagy mártír költőnk figyelmeztetése jutott erről eszébe: *”ki géppel szál fölébe, annak térkép e táj”*. Mert úgyis az lesz: tétova strómanok és pökhendi dzsentryk grümdolnak itt továbbra is komprádor burzsoáziát, hogy a nagy jóléti rendszerváltásba meg szociálisnak becézett piacgazdaságba aztán szépen lassan testileg, lelkileg belerokkanjon nép és nemzet. Kínzó gondolatai elől az alvásba próbált menekülni. *„Én Varsóból vagyok, én Prágából, én nem tudom honnan. Mintha szegeket ráztak volna, mintha szegeket ráztam volna. Én ordítottam a dobozban, nem ébredtek fel soha többé”* – ismétlődtek a jól ismert Pilinszky Passió sorai az agyában, amire felriadt fél szendergéséből. Éppen osztották az uzsonnát a gépen. Már messze jártak Ferihegytől és elérték az utazó magasságot. Az elfogyasztott húsos szendvics és francia saláta megnyugtatta kissé gyomrát, és azon keresztül az egész szervezetét. Rádöbbsent, hogy gyötrő spekulációi miatt már öt órája nem evett egy falatot sem. Talán az ételtől volt, hogy akkor délután először biztató gondolatok is eszébe jutottak. Az uniós Alkotmányról gondolkodott, amely - felvilágosult göggyében - nem volt képes magába foglalni a zsidó-keresztény hagyományt, mint alapvető civilizáció-alkotó tényezőt. Válaszul Dante Alighieri sorai jutottak eszébe: *„Csüggedtem volna lankadt képzelettel, De mindig gyors erőként forogtatt, Vágyat és célt bennem a SZERETET, mely mozgat Napot s minden CSILLAGOT”*. Megkönnyebbültségében még két kávét merészelt kérni a feltűnően kedves és csinos Malév-es légi kisasszonytól. Végleg kikerültek Ferihegy és B'uda-Pest búvköréből. Immár a rosszlelkű Antwerpen/1920 felett járhattak. Amiről megint csak az ismert antik kőtábla betűi jutottak eszébe.....”

„A jövő előttünk romokban hever, és ha nem akarjuk

nem jön el". (Európa Kiadó).

7./ EPILOGUS: IN MEMORIAM 2020

Ezen a ponton azonban már végképp keverednek egymással a képzeletben „leitbildesített” nagyprojektek. Világjátékok, Olimpia és Olimpexpo területileg és városüzemeltetési szempontból a Duna menti álmokban, tervekben, illúziókban immár egybemosódik. Bártortalan vonalakká és elhalványult színű foltokká válik a magára hagyott térképfelület, ahol már nyoma sincs a kezdeti harsány lendületnek. Vesztes kenyércsaták után pedig aligha tarthatunk a költővel: „*Új vizeken járok*” (Ady Endre). Mint ahogyan ezek az ökonómiailag és ökológiailag szerény léptékű 10-20 éves távlatok is - a reménytelennek tűnő jelenből - szédítően távolinak és irreálisnak mutatkoznak. Hiába, hogy a távlatos képzelet szárnyán immár túllendültünk 2017-en, a Kiegyezés 150. jubileumán, sőt a nemrég megíusult olimpiai 2020-on is, Trianonunk szomorú 100. évfordulóján. Immár sem erőnk, sem kedvünk „*a kicifrált ködjövendőből*” visszatekintgetni. Majd ha az örökkévaló jelent ünneplő félmillió turistaözön közepette a csillogó tűzijáték fényében - valamikor 2014. augusztus 20-án - mi is elvegyülten révedezve ott evickélünk a Duna fő sodorvonalában, és azon kapjuk magunkat, hogy kezünk a csónak széléről a fénytükrös hullámokba lóg, a jövőt illetően is tisztábban fogunk látni. Talán a hideg Duna-víz felfrissítő hatása észhez téríthet bennünket, és kijózanodunk ebből az évtizedes olimpioxpós, leitbildes iker-projekt álomból is. De vajon mire ébredünk? Mert mi készül itt Életről, Dunából és Stratégiának, *annyi szépet megkerülve? „Mert nem azért adott annyi szépet, hogy átgázoljanak rajta véres, ostoba feneségek” /Ady Endre/* De érdemes lesz-e felébrednünk ebben a minden eszmét és illúziót elnyelő nagy-budapesti politobürokráciában és ingatlanspekulációs virtcsaftban, ezek között a hálátlan és feledékeny nagy-budapestiek között? Ahol egykor még kilóra mérték a fogást az olimpiai aranyérmekből, de jutott mellé ezüst és bronz is. Mindközben pedig, mint mindig az óta „*valamit visz a víz*” meg „*dinnyehéjat*”. (Karády Katalin-József Attila).

„*Kis nemzetek nyomorúsága*”- írta Bibó István, de ő akkor még nem is sejthette, hogy mennyire igaza lesz. Pedig a pánhellén Athén után, az olimpiai kisnemzetek sorában – az eddigi sikerstatisztika alapján – távlatosan bizony mi következhetnénk. Olimpiával, Világjátékokkal, vagy legalább egy jópofa tetrapol Duna expóval. Csak az a fránya 2020/28-as „trianoni” dátum ne lett volna a 2033/2034-es birodalmi kalkulációk útjában. De vigasztaljon bennünket az a tény, hogy ezt a csatát most nem idegen földön - Doberdó, Trianon, Voronyezs - veszítettük el, hanem az ingatlanspekuláció és politobürokratizáció hazai kerek erdejében, ahol csak talpnyalói voltunk a bábeli hatalmasoknak. A szakmai szép szónak ezért nincs sok értelme ebben a hazában, ebben az elpolitobürokratizálódott szakmai közéletben. „*Nem értem én az emberi beszédet, és nem beszélem a te nyelvedet, Magányosabb az én szavam a szónál, nincs is szavam*” (Pilinszky János). Mert a civilben javasolt olimpiai jelszót – *attractivity & moderation* – is csak megkésve és félreértve mertük lefordítani magyarra: „*Olcsóbbat, Élhető, Maradandót!*” „*Fapadoság*” – hangzott azonnal a gúnyos, lekicsinylő vád dzsentry, stróman és komprádor páholyokból.

Miközben mindenki álszent módon, az egykori olimpia utóhasznosításáról papolva serény ingatlanspekulációban igyekezett előhasznosítani magának minden olimpiai ingóságot és ingatlant a Hajógyári szigettől a Csepel szigetig. A nagypolitika dölyfös közönye pedig mindezzel szemben különösen szembeötlő volt. Ezt leszámítva is csak egy hajszálnyira volt az „*olimpia metafora*” a megvalósulástól. Csupán az ingatlanpiaci szabályozás, jog és az EU-s pénz hiányzott volna a nagyprojektekhez, csupán egy becsületes budapesti Leitbild, no meg a távlatos nagypolitikai intuíció arról, hogy „*merjünk nagyok lenni!*”. Mert, ahogy az a szép emlékű EX-L'EXPO/96 esetén történt, már 2011-től megkezdődött - az elsibolt 2020-as olimpiai kandidatúra árnyékában - a nagyprojekt 2002-2010 között felhalmozott szerény javainak parazita felélése – privát és közcélú „utóhasznosítása” - élén az ingatlanspekulációval, a politikai indíttatású önkormányzati presztizs projektekkel, a kényszerűen bevezetett megszorító intézkedésekkel és az adósságcsökkentő kampánnyal. Hogy ez utóbbit – európai mintára – helyi ingatlanvagyon-adó ügyletekből is lehetett volna fedezni? – az mindvégig ciklusokon átívelő, politikai tabu maradt Magyarországon.

Ezt azonban már nem a korabeli cikkekből tudtuk meg. Csak jóval később, amikor ez az egész olimpiai hajcihő – megspékelve a magyar választási kampányok eddig bevált PR kommunikációs örületével és retorikájával – végül is lehiggadt, és a sebek is gyógyulóban voltak a garantált „utóhasznosítás” trendi kábulatában. Az olimpiai koncokon utólag arányosan osztozók természetesen nem kérték számon, hogy miért nem alakult már 2010-ben „olimpiai” nagykoalíció a nemzeti összefogás jegyében, az Alkotmányozó Nemzetgyűlés egyciklusos munkájának az „aranyfedezetére”? De még magát az elszalasztott Olimpiát sem kérték számon, hiszen örültek annak, hogy az évtizedekre kompromittálódott „komcsi” uralom után újfent hatalomra került polgári-nemzeti- és keresztyén jobboldal, első intézkedéseként - az utólag kiderült adósságcsapda árnyékában – rigorózusan leszámolt a tettesekkel, és előzetes ígéretéhez híven 1000 milliárd forinttal csökkentve a publikum adóterheit. És 1300 milliárd forint brüsszeli befizetésével látványosan megkezdte az adósságcsökkentést is. Pont annyival, amennyi nagyságrendileg a budapesti olimpia infrastruktúrájához 2020-ig minimálisan kellett volna. Az ígéretes civil kezdeményezés, a Budapesti Olimpiai Mozgalom pedig gyakorlatilag feloszlott. 2006-2011: „*Záróra uraim, záróra*” (T.S Eliot).

Igen, ennek a szomorú történetnek lassan, de biztosan a vége felé haladunk. A budapesti Világörökség turisztikai vonzereje természetesen tartja magát, a Duna varázsa az óta sem akármilyen. Belvárosunkban évente turisták özöne zarándokol el Amerikától Ázsiáig bezárólag. A lányaink is szépek, eladó sorban vannak. Rajtuk kívül már mindent eladtunk. Igaz 30 éve hitelből tengetjük élünket, hogy a világi és európai Stádiumokat követni tudjuk. Igaz, Olimpia nélkül úgy jártunk az „utóhasznosítással”, mint ama sörös ló az eleje kötött zabos zsákkal. Húzzuk, meg vonjuk is a szekeret, de leginkább felülnénk rá, hogy végre már „*vállasszunk magunknak Csillagot*” (Petőfi Sándor). Vagy ötkarikát a jobbik fülünkbe. Mert az egykor jobb napokat is megélt – de 2010-ben hivatalosan csak olimpiai gyeplabda pályának (!) ítélt – Népstadiont is bontják. Tőszomszédságában, az Ügető helyén

magánérőből ugyanakkor már régen felépült a giga Aréna központ, mind a 22 IMAX mozijával. Most a Syma csarnok privat, üzleti célú bővítése van napirenden. Majd a zuglói BOK parkban is hozzálátnak a még meglévő, de standard alatti sportlétesítmények bontásához. Üzleti szempontból túl drága nekik hely, a két Metró-állomás párszáz méteres közelsége. Vagy konspiratív MLSZ focipálya is lesz itt? Vagy inkább egy új Nemzeti Aréna rentábilis rendezvénycsarnoknak. Mert kell a költőpénz az elszegényedett MOB-nak is, hogy a zuglói Budapesti Olimpiai Központban (BOK) a 2032-ban esedékes isztambuli Olimpiára legalább fel tudja készíteni a távlatos utánpótlást.

Egy tipikus budapesti ingatlanspekulációs lázalom megvalósulásától - a Csepeli olimpiai stadion keltette beruházási kényszertől az un. 5-ös Metró vonatkozásában - ugyanakkor átmenetileg megmenekülhettünk? A BOM 2011-es érdemi szélnek eresztése után ugyanis egyelőre lekerült a nemzeti színű szalag az ügyben érdekelt és serényen közbenjáró spanyol nagyvállalkozók kalapjáról is. Mivel a politikai kurzusváltást követően még a csepeli olimpia ügyét 5 éven keresztül oly lelkesen és odaadón népszerűsítő és menedzselő Budapesti Olimpiai Mozgalom is elállt a folytatástól. *„Ez az este elmúlt örökre”*- visszhangzik majd az Omegától talán egyszer újra az ódon aréna, ha a stadionbúcsúztató rendezvényt 2013-ig illendő módon egyáltalán megtartják az arra illetékesek. *„Tízezer lépés kéne csak, tízezer boldogtalan nap”* – vinné majd körbe a nemzeti színű olimpiai zászlót Balczó András a nem létező záró bulin. Igen, csupán csak ennyi hiányzott, mert már-már a siker kapujában álltunk. De a búcsúrendezvény minden bizonnyal éppúgy elmarad, mint a patinás Népstadion neoreneszánsza. Miközben suttyomban buldózerek zajától lesz hangos a nagy sietősen átalakuló Puskás Ferenc (Népstadion) és környéke is? Vagy 2017-re, a deáki Kiegyezés 150. évfordulójára, egy hazai rendezésű Világjátékok alkalmából mégiscsak felnőhetnénk a feladathoz – és megmenekülhetne a végpusztulástól egyedüli főstadionunk? Nincs kizárva, de ez már egy másik történet. Ha az 5 év olimpiai előkészület alatt történtek után maradt volna elég szakmai energiánk, beharsoghatnánk az októberi nagy sokadalomba a híres '56-os jelszót: Márciusban (amikor *„határtalan az Élet”*) mi is újrakezdjük. MÉK, MAK, MUK. Mert immár nem lövetnek. Különben pedig *„Megtörtént velünk, megtörtént velünk, hát kellett ez nekünk, kellett ez nekünk?”* (Európa Kiadó).

A civil ámokfutás a hazai – nagybudapesti - olimpia képzel terepasztalán ezzel lassan véget is ér. Rajtunk kívül álló okokból marathónira sikerült. A kiállításon mellékelt színes térképeken madártávlatból – *„Nekem szülőhazám e lángoktól ölelt kis ország”* (Radnóti Miklós) – még egy napsütötte, szemmel láthatóan bizalommal teli város képe rajzolódik ki, *valahol Európában*. Pontosan ott, ahol a Duna folyam, az öreg Ister látványosan szétválasztja egymástól a hegyvidéket a síktól, és megpihenve a felső kanyarok fáradsalmaitól, takaros szigeteket alkot. A folyam kék színét övező, térképen izzó vörös, narancssárga színű vonalkák, a kontrasztos zöld és barna foltok és fekete-kék pókhálós vonalak mind azt jelzik, hogy ez a bizonyos város mintha már régóta készülne valamire – talán Világkiállításra talán Olimpiára, vagy csupán valamilyen nemzetközileg is jelentős évfordulós ünnepre? Hogy sikerül-e nekik, azt ma már – a sebesen rohanó évtizedek távlatából, ahol a felgyorsult

időben minden évtized már több száz évnek számít - nem tudhatjuk megállapítani. A történeti rekvizítumokat máig ott őrzik az aquincumi múzeum termeiben és már csak arra várnak, hogy az egykori helytartó palota romjait kiássák a földből a szomszédos Hajógyári szigeten. Hiszen addig az izraeli befektetők nem kaphatnak engedélyt Casino városukra. Mindez történik Jézus Krisztus Passiójának és csodálatos Resurrectiójának 2000. évfordulója, 2033 felé közeledve, a pannon Magyarországon.

A csatát azonban ezúttal nem feltétlenül külhonban – Doberdóban, Voronyezsnél, Trianonban - veszíthetjük el, bár onnan is jócskán gyülekeznek a felhők a fejünk felett. Belül, saját hatáskörben bizonyulunk méltatlannak a győzelemre. Miközben Európa közepén, mint szerte a világban, egyáltalán nem Olimpia, hanem „Új Babilon épül”(Omega). Annak minden világcirkuszbá illő, spekulációs kellékével: csillogó relikváival és építészeti provizóriumaiával. És akkor történik majd meg, hogy Birodalom mindenható EU-s helytartója, V. Heródes magához rendeli a Főtanács és Bizottság véneit - az írástudókat, farizeusokat és kalmárokat - hogy ítéelkezzenek múlt, jelen s jövődön. Hogy „pilátusostul” beteljesüljön velünk a történelem Budapest-Magyarországon is. A Népstadion tőszomszédságában fekvő, bontásra ítélt Dromosz szocreál műemléki ércszobrai is ilyesmiről suttognak 60 éve az izzadságszagú, csendes őszi esőben. Talán pont ezért takarítják el őket. Mert útban vannak. De milyen jövőnek? Marathon vagy Olümipia? Tarsus vagy Damaskus?

Mert:

„ITT NYUGSZUNK, VÁNDOR

MENJ

VIDD HÍRÜL A SPÁRTAIKNAK

MEGCSELEKEDTÜK, AMIT

MEGKÖVETELT

A HAZA”

(MARATHÓNI SÍRVERS)

**FORRÁSMUNKÁK – TERVMELLÉKLETEK JEGYZÉKE:
(Szemelvények a kiállítási prospektusból)**

- 1./ BUDAPEST VÁROSSZERKEZETE TÉR-IDŐBEN
TERVEZŐ: KOSZORÚ LAJOS.....
- 2./ RÁKOSRENDEZŐ BARNAMEZŐS REHABILITÁCIÓ ELŐTT
TERVEZŐ: KOSZORÚ LAJOS.....
- 3./ A PESTI ZÖLDGYŰRŰ ÁRNYÉKÁBAN
TERVEZŐ: KOVÁCS CSABA.....
- 4./ A BUDAPESTI OLIMPIA STRUKTÚRATERVE
TERVEZŐ: RAAB JÓZSEF.....
- 5./ 2000 ÉV A KÜZDŐSPORTOK SZOLGÁLATÁBAN
TERVEZŐ: MIKLÓS RÓBERT-SUGÁR GÁBOR.....
- 6./ A NÉPSTADION NEORENESZÁNSZA EGY PÁLYÁZAT TÜKRÉBEN
TERVEZŐ: CSIZMÁR GYULA.....
- 7./ OLIMPIAI HELYSZÍNELEÉS KŐBÁNYA-VÁSÁRVÁROSBAN
TERVEZŐ: RAAB JÓZSEF.....
- 8./ A GANZVÁROS ÜZENETE A JÖVŐNEK
TERVEZŐ: MAGYAR ÁDÁM.....
- 9./ OLLÉ A NÉPLIGETBEN.....
TERVEZŐ: RAAB JÓZSEF.....
- 10./ OLIMPIAI AGÓRA BUDAPEST SZÍVÉBEN
TERVEZŐ: KOSZORÚ LAJOS.....
- 11./ VÍZFAKASZTÁS A VÁRKERT BAZÁRBAN
TERVEZŐ: MIKLÓS RÓBERT.....
- 12./ PESTI HÍDFŐÁLLÁS ÉDENTŐL DK-RE
TERVEZŐ: RAAB JÓZSEF-MAGYAR GERGELY.....
- 13./ AZ OLIMPIAI- ÉS MÉDIAFALU ESETE DÉL-PEST VÁROSKÖZPONTTAL
TERVEZŐ: KOSZORÚ LAJOS-RAAB JÓZSEF.....
- 14./ BUDAPEST KELETI KAPUJA, FERIHEGY TRANSZBAN
TERVEZŐ: KOSZORÚ LAJOS-RAAB JÓZSEF.....

BUDAPEST, 2012. MÁJUS

BON-TEAM 33

