

BARNAMEZŐS TERÜLETEK REHABILITÁCIÓJA BUDAPESTEN

(Rehabilitation of Brownfields in Budapest)

KUKELY GYÖRGY – BARTA GYÖRGYI –
BELUSZKY PÁL – GYŐRI RÓBERT

Kulcsszavak:

barnamező városrehabilitáció városfejlesztés funkcióváltás

Az elmúlt tizenöt évben az ipari funkciójú területek városon belüli elhelyezkedése alapvetően megváltozott Magyarországon. A közel száz éves iparfejlődés során kialakult ipari telephelyeket egyre inkább körbenőtte a város, amely több problémát is felvetett. Ugyanakkor felerősödött a dezindusztrializáció, az ipari területek egy részére már nem volt szükség a termeléshez. Az ingatlanpiac is megélenkült, s felgyorsult e területek funkcióváltása. Az ún. barnamezős területek a városfejlesztés központi kérdésévé váltak, hatékony újrahasznosításuk érdekében beavatkozásra van szükség.

A barnamező (brownfield) fogalma az amerikai szakirodalomban a korai 1980-as években bukkant fel először, s egyszerűen az elhagyott ipari területeket jelentette akkoriban. Ahogy egyre több fejlett országban terjedtek a dezindusztrializációs folyamatok, e fogalom is gazdagodott, és eltérő tartalmakat kapott (*Alder–Joy–Roberts–Smith 2000; Jackson–Garb 2002*). Az Európai Unióban a CLARINET (Contaminated Land Rehabilitation Network Technologies) munkacsoport megfogalmazása szerint a brownfield az a hely, amelyet előzőleg használtak már, jelenleg elhagyott, vagy kevésbé hasznosított; feltárt vagy feltételezett szennyezettségi problémákkal küszködik; főként a városi térségben található; a hatékony újrahasznosítása érdekében beavatkozásra van szükség (*Ferber–Grimski 2002, 9*).

Kutatásunkban a következő barnaövezeti meghatározást alkalmaztuk: *A barnamezős területek kisebb hatékonysággal hasznosított (alulhasznosított), esetenként kiürült, volt iparterületek. De ide soroljuk a rosszul hasznosított, vagy elhagyott vasúti, és a már kiürült katonai területeket is (Barta 2002)*. A környezeti szennyezettség általános – de még többnyire feltáratlan – problémájához hasonlítható gondot jelent a tulajdonviszonyok rendezetlensége, valamint a felmerülő problémák átfogó jogi szabályozatlansága. A barnamezős területek rendkívül nagy aránya – a nyugati országokhoz hasonlítva – minőségi különbséget jelent a problémák kezelésében.

A barnaövezeti lehatárolás kapcsán definiálnunk kell a következő alapfogalmakat:

- *átmeneti terület:* a belváros és a kertváros között elhelyezkedő térség, amely tartalmazza a barnamezőt és a hozzákapcsolódó, nagy kiterjedésű mezőgazdasági területeket, zöldterületeket (temetők, parkok, sportpályák stb.), valamint a közlekedés-szállítás térségeit.
- *barnamezős térség, barna zóna:* ez a tradicionális (volt) ipari terület, közlekedési, lakótelepi zárványokkal. *Gyakorlatilag kutatásaink szűkebb vizsgálati*

területe. (Budapest területének 13%-a, kb. 68 km²). Egy része már megújult, vagy most van ebben a fázisban.

- *rozsdáövezet:* a barnamezős térség még meg nem újult területe, azok a térségek, amelyeket korábban intenzíven hasznosítottak – ipari, közlekedési, raktározási területek, laktanyák, esetleg lakóterületek stb. –, ám hasznosításukkal felhagytak, vagy annak intenzitása erősen visszaesett (s amely területeken rendszerint a felhagyott tevékenység feleslegessé vált, leromlott infrastruktúrája – elhagyott üzemépületek, raktárak, iparvágányok stb. – is megtalálhatók).

Barnamezős kutatások az MTA RKK-ban

Az MTA Regionális Kutatások Központja Budapesti Osztálya évek óta foglalkozik a budapesti barnaövezet problémáival. Első vizsgálatunk célja Budapest barnaövezetének lehatárolása és a jelenlegi területhasználat feltárása volt (Barta 2002). Ez a vizsgálat lehetőséget nyújtott az egységes fogalomrendszer kidolgozásához, valamint a területi lehatárolás módszertanának kifejlesztéséhez. A kutatás során kérdőíves felmérést végeztünk a lehatárolt térségben az ezredfordulón is működő, mintegy 2000 vállalatban. A kutatás számos – addig nem ismert – összefüggésre hívta fel a figyelmet, például, a vállalati telekgazdálkodás, telek-tulajdonviszonyok szempontjaira, amelyek mindenféle térségi megújítás kulcskérdését jelentik. A kutatás lezárásakor megállapítható volt, hogy szükségessé válik a barna zóna gazdaságának, vállalatai történetének feltárása, a vasúti és a honvédségi területek vizsgálata, a környezet állapotának feltérképezése, az átalakuló-megszűnő vállalatok tulajdonviszonyainak, a bérleti rendszereknek részletesebb elemzése, a barnaövezet ingatlanpiaci pozícióinak, folyamatainak vizsgálata, az önkormányzatok – fővárosi és kerületi – szerepének tisztázása.

Ezt követte az európai nagyvárosok barnaövezeteiben alkalmazott rehabilitációs megoldásokat bemutató kutatás (Barta 2004a). A nyugat-európai városi esettanulmányok hasznos tapasztalatokkal szolgáltak néhány kérdésben: hogyan kezelik a környezeti kármentesítés kérdéseit, milyen akadályokat jelentenek a barnaövezeti megújulásban a közigazgatási és területfejlesztési rendszer ellentmondásai, milyen szerepet töltenek be a városi önkormányzatok a rehabilitáció menedzselésében, hogyan vonhatók be a város gazdasági és közösségi szereplői a tervezésbe és a tervek végrehajtásába.

Ezt követően széleskörű kutatási együttműködéssel (építész, várostervező, ingatlan-szakértő, történész, geográfus, közgazdász és szociológus szakértők bevonásával) végeztük el a budapesti barnaövezet átfogó vizsgálatát (Barta 2004b). Bemutattuk a budapesti ipar kialakulását, fénykorát és visszahúzódását; a kialakult barnaövezet kiterjedését, határait és hasznosítását; a környezeti szennyezettséget, a kiürült, romos, de sokszor értékes épületeket, a bezárt gyárak közé szorult, általában nyomorúságos lakótelepek nehéz örökségét, a megújulás spontán jeleit, s a területrendezés és városfejlesztés elképzeléseit e térséggel kapcsolatban.

Az ipari térszerkezet átalakulása Budapesten

Budapesten már a 19. század közepén körvonalazódtak azok az iparnegyedek, melyek egészen 1990-ig – összezsugorodva napjainkig – befogadták az ipartelepek zömét. Az iparnegyedek a város mai közigazgatási területének mintegy 15–16%-át tették ki. Az elmúlt évtizedekben sem a gazdaságpolitika, sem a városfejlesztő-rendező politika nem tudta érdemlegesen befolyásolni az ipar területi elhelyezkedését a fővárosban.

A rendszerváltás után a piaczgazdasági viszonyok közepette a ráfizetéses, korábban az állam által mesterségesen életben tartott vállalatokat felszámolták, a KGST megszűnése számos vállalat számára nagyarányú piacvesztéssel járt. Erőteljes dezindusztrializáció indult el Budapesten: a gazdasági struktúrában az ipar részaránya csökkent, és egyre inkább átadja helyét a szolgáltató ágazatnak. Számos ipartelepen megszűnt a termelés, a meglévő ipari épületek más funkciót (raktározási, kereskedelmi, irodaházi stb.) kaptak vagy magukra hagyottan pusztultak. Nagykiterjedésű, az ipar által elhagyott területek alakultak ki Budapesten.

A tulajdonviszonyok, a gazdasági struktúra átalakulása, valamint az ingatlanpiac egyre jobban érzékelhető hatása révén gyökeresen megváltozott az ipar térbeli elhelyezkedése a fővárosban (Kiss 1999; Barta 2004b). A tulajdonosi rendszer megváltozása – főleg a privatizáció révén – a telkek és ingatlanok térbeli szétaprózódásához vezetett. Az ipari tevékenység visszaszorulásával zsugorodni kezdtek a működő iparterületek. A kedvező városszerkezeti pozíciójú térségekben, főleg Budapest északi részén (először a Váci út mentén, ill. a lágymányosi térségben), ahol az ingatlanpiaci árak relatíve magasabbak voltak, azonnal megindult a gazdasági szerkezetváltás, az ipar helyét a szolgáltatások, illetve a lakófunkciók foglalták el. A város déli, délkeleti felében inkább a leépülés, a lassú átstrukturálódás, az ipar részleges továbbélése volt jellemző. Nagyméretű ingatlanok ürültek ki, kiterjedt térségek váltak átmenetileg hasznosítottá. E romló pozíciójú térségekben az ingatlanhasznosítást megnehezítik a rendezetlen tulajdonviszonyok, a környezetszennyezettség, valamint a kiürült iparterületek közé szorult, rossz állapotú lakótelepek problémái. A privatizáció során felbukkant a spekulációs tőke is. Megindult a korábban összefüggő iparterületek mozaikos felaprózódása (tulajdonosi, gazdaságszerkezeti, területi szempontból egyaránt).

Az új gazdaság helyfoglalásával, a gazdasági szereplők megsokszorozódásával, a vállalkozások agglomerálódásával, hálózatosodásával, valamint a szállítás és közlekedés iránti megnövekedett igényekkel a területigény is extrém módon növekszik. Ezzel függ össze a másik jelentős térbeli változás, a *gazdasági szuburbanizálódás*. Az ingatlanpiaci hatások következtében a barnamezős rehabilitációval szemben a zöldmezős beruházás vált előnyössé, gazdaságossá a városszéli és városkörnyéki területeken. A budapesti agglomeráció szerkezetformáló folyamatairól elmondható, hogy jobbára területfejlesztési koordináció nélkül zajlanak (elegendő az agglomerációs települések ingatlanpolitikájára, vagy a közlekedésfejlesztés vég nélküli vitáira gondolnunk), részleteikben bizonytalan jövőbeli következményekkel. A Budapest környéki zöldmezős gazdasági területek széttagolt, strukturálatlan kínálatának fel-

pörgése mutatja a nagyvárosi térségben kibontakozó – a globalizációhoz is köthető – léptékváltást, a régiós méretű, egyelőre eléggé szervezetlen folyamatokat.

Mindemellett, a budapesti ipari koncentráció – a maga 115 ezer munkahelyével – ma is a legnagyobb az országban. A budapesti ipar 1994 után újra növekedési pályára került. Az ipari fejlődés főként a külföldi beruházások kezdetben domináló, de jelenleg is magas (bár kétségtelenül csökkenő) arányának köszönhető. A budapesti barnaövezet továbbra is a fővárosi gazdaság kitüntetett fontosságú tere, s kiterjedt gazdaságnak, sok, kisebb-nagyobb vállalatnak ad helyet. A barnaövezet részaránya a budapesti gazdaságban a következő adatokkal jellemezhető: területaránya 13%-os, a ma működő vállalatok 5%-a található itt, s a foglalkoztatottak 24%-a dolgozik e térségben. A vállalatok erős fluktuációja, a gazdasági struktúraváltozás jellege, az épületek külső állapota arra enged következtetni, hogy a barnaövezet mai gazdasága, vállalatai még átmeneti helyzetben vannak.

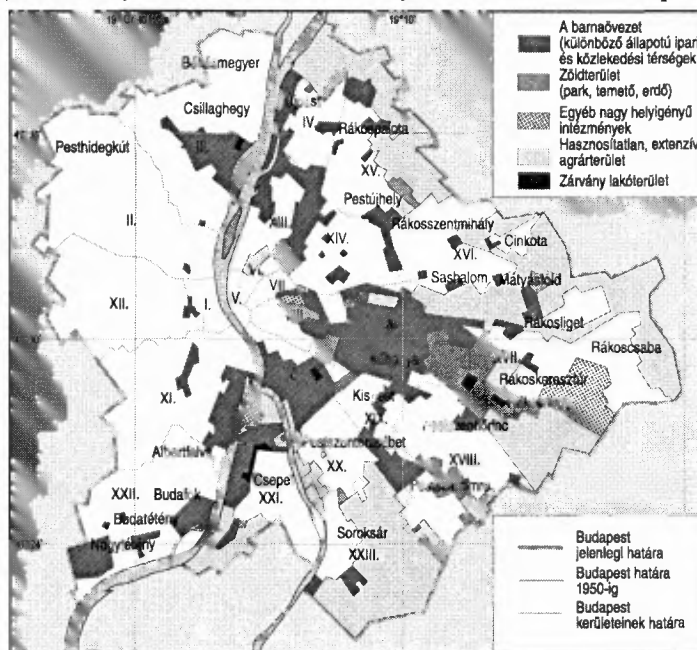
Budapest barnaövezetei

Budapest összefüggő ipari térségei markáns övezetet alkotnak. Ez az (egykori) ipari övezet része annak a *köztes, átmeneti zónának*, amely a nagyvárosokban sűrűn beépített belvárosi lakóövezet és az (alapvetően) kertvárosias beépítésű elővárosok/külvárosok között alakul ki. Az átmeneti övezetben található ipari-közlekedési hasznosítású (*barnaövezeti*) térségeken belül jelöltük ki a *rozsaövezeteket*. Körülhatárolhatóak a rozsaövezetekkel együtt kezelhető, extenzíven hasznosított területek is, melyek egy esetleges városfejlesztési, -rendezési akció során bevonhatók az akcióterületbe. A következő *terület-típusokat* alakítottuk ki (*1. ábra*).

- 1) Eredetileg (1990 táján), nagyobb – legalább háztömbnyi – területre kiterjedő *ipari, közlekedési, raktározási funkciójú*, ill. speciális hasznosítású (pl. személtlerakó, külszíni bányaterület stb.) területek, függetlenül pillanatnyi állapotuktól. Az így körülhatárolt területeknek csak egy része sorolható a szűkebb értelemben vett barnaövezetbe. E területegységeken belül, a mai állapotok alapján – a megújulást és a lepusztulást figyelembe véve – többféle altípust lehet elkülöníteni: befejezett *funkcióváltáson átesett*, rendeződött helyzetű területek; az eredeti tevékenységet folytató, *stabil funkciójú* területek; az eredeti tevékenységgel felhagyott, *ideiglenes hasznosítású* területek; a korábbi hasznosítás intenzitásának csökkenése miatt „*alulhasznosított*” ipari, közlekedési stb. területek; *elhagyott* ipari, raktározási stb. területek. Ezen altípusok közül a szűkebb értelemben vett *rozsdaterületek* közé az ideiglenes hasznosítású, az elhagyott és a csökkent intenzitású tevékenységet folytató ipari-közlekedési stb. területek sorolhatók.
- 2) A barnaterületekkel együtt kezelendő területek sorába került néhány alacsony laksűrűségű, *leromlott állagú lakóterület*.

1. ÁBRA

A budapesti barnaövezet és egyéb extenzíven használt területek (The Brownfield and Other Extensively Utilized Areas in Budapest)



Forrás: Beluszky–Györi 2004.

- 3) Hasznosítatlan vagy igen extenzíven hasznosított területek, ill. mezőgazdasági művelés alatt álló területek kiterjedése nagy a főváros közigazgatási határán belül. A velük való „gazdálkodás” sok szempontból megoldatlan (pl. a tulajdonviszonyok, a belterületbe való vétel körüli problémák, természetvédelmi kérdések, a mezőgazdasági területek védelmének speciális kérdései stb.).
- 4) Az ipari-közlekedési terekhez kapcsolódó nagyobb kiterjedésű zöldterületek helyzete-sorsa többnyire független a barnaövezetet érintő kérdésektől, néhány esetben viszont összefügghet vele (pl. a Hajógyári-sziget részben zöldterület, részben a volt hajógyár ideiglenes jelleggel hasznosított területe). Hasonló a helyzete néhány nagy helyigényű intézménynek (pl. a Ferihegyi repülőtér).

Mind ezek alapján megállapítható:

- Budapest – eredeti funkcióját tekintve – ipari-közlekedési területeinek kiterjedése tekintélyes, kb. 68 km², a főváros közigazgatási területének 13%-a. Ha azonban a főváros közigazgatási területéhez tartozó mezőgazdasági és zöldterületektől eltekintünk – a Budai-hegység erdőterületei! –, az ipari-közlekedési térségek aránya a beépített terület közel 30%-ára növekszik.
- A barnamezős térség határozott övezeti rendet mutat, ezen belül területének zöme nagy, összefüggő területi egységeket alkot. Az ipari-közlekedési zóna a 19. század végére kialakult zárt, intenzív pesti lakóövezet határa, az ún. Város-

árok vonala (Haller utca – Orczy út – Fiumei út – Thököly út – Dózsa György út – Dráva utca) és Kis-Budapest közigazgatási határa között formálódott ki. E „kiflinek” csak két csúcsa nyúlik át a budai oldalra, a Hajógyári-sziget és Külső-Óbuda területére, ill. délen Kelenföld Duna-parti városrészére. Ezen övezettől befelé a vasútvonalak mentén nyomul előre az ipari-közlekedési terület, kifelé pedig néhány, eredetileg Kis-Budapest közigazgatási határán kívül fekvő ipari előváros területén (Budafok, Csepel, Újpest). Az övezet területébe nagy helyigényű – nem ipari-forgalmi – intézmények ékelődnek (zöldterületek, sportpályák stb.).

- A barna-övezet hangsúlyos városszerkezeti elem. Egyértelműen elkülöníti egymástól a belső lakóövezetet és a peremkerületek jobbára extenzívebben hasznosított lakóterületeit. A barna-övezet s a nagy helyigényű intézmények – Kerepesi temető, Népliget, Városliget, a pályaudvarok stb. – masszív „akadály-zónát” képeznek a belső és a külső kerületek között, több helyütt csak szűk korridorok biztosítanak összeköttetést a két makroszerkezeti egység között. A külső kerületek felzárkóztatása megköveteli az „akadálymentesítést”, a barna-zóna átjárhatóságának biztosítását.
- A belső lakóövezet, a barna-zóna, illetve a nagy helyigényű intézmények zónája és a külső területek lakóövezeteinek gyűrűs rendszere csak a pesti oldalon alakult ki egyértelműen, Budán – részben a domborzati viszonyok következtében – csupán néhány területfolton jelentkezik a barna-zóna.

A budapesti barnaövezet – elsősorban topográfiai elhelyezkedése alapján – *három nagy szektorra* különül el:

Az *északi szektor* a III., IV., XIII., XV., XVI. kerület barnamezős területeit, a főváros egyik legkorábbi ipari városrészét öleli fel. A fővárosból kivezető közlekedési tengelyekre (Váci út, Szentendrei út) felfűzve hosszan nyúlnak el az ipari területek a mai közigazgatási határok felé. Forgalmi helyzete jó, ez megindította a terület modernizálódását, funkció-váltását. Ezt elsősorban az ipari szektor csekély, illetve a kereskedelmi-szolgáltató tevékenység magasabb részaránya igazolja. Különösen a belső városrészekhez közel – hasonló „belvárosias” funkciókra tettek szert, elsősorban lakossági szolgáltatásokat végeznek. Mindemellert, ezek a tengelyek a főváros közigazgatási határain túl nem folytatódnak „városkapu” jellegű területekben.

A *keleti szektor* magjai a Kőbányát közrefogó vasúti fővonalak mentén alakultak ki, s a X., XVI. és a XVIII. kerületek barna zónáit foglalja magában. Ipari – szállítási – raktározási terület. Befelé is előrenyomulnak az ipari területek egészen a zárt beépítésű lakóövezetig – a Ganz VIII. kerületi üzeme –; másutt viszont a nagy helyigényű intézmények vannak a belső lakóterületek és az ipari negyedek között (Kerepesi temető, Népliget, pályaudvarok). A barnaövezetbe lakótömbök ékelődnek, gyakorta az egyes telektömbök is vegyes hasznosításúak. Az átalakulás itt lassabban megy végbe: az 1989 előtt alakult vállalatok kezében van a vállalati telkek döntő többsége (gyógyszergyárak, nyomdák, sörgyárak stb.). A lassabb funkcióváltás főleg a kedvezőtlenebb közlekedési és városszerkezeti helyzettel függ össze (így

a kiskereskedelem és egyéb lakossági szolgáltatások térhódítása is korlátozottabb). De megjelentek már az új, vagy megújult forgalmi központok, góccok is (pl. az M2 metróvégállomás környékén). A keleti szektorban kimondottan sürgető feladat az alig vagy rosszul hasznosított vasúti területek rendezése.

A déli szektor a IX., XVIII., XX., XXI., a budai oldalon pedig a XI. és XXII. kerület ipari-közlekedési övezeteit foglalja magában. Csepelen, a szigetcsúcson nagy-kiterjedésű mezőgazdasági, ill. hasznosítatlan területek kapcsolódnak az ipari zónákhoz. A Duna és a ráckevei Duna-ág egyértelműen elkülöníti a szektor három fő egységét (Külső-Ferencváros, Csepel, ill. Kelenföld). Együttes „kezelésüket” egy új Duna-híd felépülése tenné lehetővé. Az átalakulás ebben a szektorban a leglassabb: még jelenleg is az ipari tevékenység dominál (a vállalati telkek közel felén ipari tevékenység folyik), de szintén jelentős a szállítási – raktározási profillal rendelkező vállalatok részaránya. Közlekedési helyzete kedvezőbb, mint a keleti szektoré, az újonnan kiépített vagy felértékelődött útvonalak mentén, környékén gyorsabb a gazdasági átalakulás. Ám az ipari negyedeken belüli közlekedést (pl. Csepelen) megnehezíti a volt „nagyvállalati birodalmakat” átszelő utak, utcák hiánya. A déli szektorban kiterjedtebb az átmeneti területhasznosítás. Nagy gondja ennek a térségnek a környezeti kármentesítés. Így e szektor megújulása elképzelhetetlen néhány nagy-volumenű kormányzati-önkormányzati akció nélkül (pl. új Duna-híd, gerincutak kiépítése, a környezetszennyezés megszüntetése, a vasúti területek hatékonyabb használata).

Funkcióváltás a barnaövezetben

A nagyvárosok barnaövezeteiben jelentős spontán funkcióváltás megy végbe. A korábbi ipari üzemek, laktanyák telephelyein és a vasúti területeken új tevékenységek jelennek meg. A barnaövezetek rehabilitációja elsősorban az ipari tevékenységek megszűnését követő tulajdonosi szerkezet átalakulásával, és az ingatlanpiac igényeinek átrendeződésével vált hangsúlyossá 1990 után. A barnamezők városi pozíciója is sok esetben megváltozott. A belvároshoz közelebb lévő és esetleg más szempontból is kedvező adottságú ipari területeken funkcióváltás ment végbe. Az egyre zsúfoltabbá váló belváros terjeszkedésével a korábbi ipari területeken a magasabb hozzáadott-értéket termelő funkciók nyernek teret (pénzügyi szolgáltatás, üzleti tanácsadás, informatika, kereskedelem, adminisztratív munkahelyek), illetve megjelenhetnek a szabadidős, kulturális funkciók, de akár lakófunkció kialakítására is lehetőség adódik (pl. az ún. loft-lakások megjelenése).

A privatizáció során sok terület hasznosítása során megjelent a spekuláció, az új tulajdonosok átmeneti használatot követően az ingatlan továbbadásában voltak érdekeltek. Minél nagyobb tőkeerejű társaság lett a végső hasznosító, annál jobban érvényesült a bontás, átalakítás és új építés, s annál kevésbé volt szempont a telephely eredeti arculatát meghatározó építészeti emlékek megőrzése. A kedvező helyzetű ipari területeken az épületek átalakítása, szanálása könnyebben és olcsóbban megoldható volt, mint a belvárosi üzleti negyedben. A metró- és villamos-vonalak közelében, nagy átmenő forgalommal rendelkező csomópontokon a korábbi tevékenység jelentősen

visszaszorult, s új funkciók jelentek meg. Az eredeti épületek legtöbbjét itt lebontották, és új irodaházat, bevásárlóközpontot (Duna Plaza, WestEnd City Center, MOM Park stb.), tudományos és technológiai parkot (Infopark, Graphisoft Park) létesítettek a telken. Ezek jellemzően kedvező hatással voltak az ingatlanárak alakulására is, hiszen jelentős kisugárzást gyakoroltak a környékük presztízsének növekedésében, s így pozitív hatással voltak a térség fejlődésére is.

A kedvezőtlenebb fekvésű barnamezőkön is lejátszódott funkcióváltás, de itt elsősorban a korábbi épületek hasznosítására került sor, s az addigi termelő tevékenységet egyszerűen felváltotta a kereskedelmi, raktározási, logisztikai funkció.

Fontos kérdéssé vált az ipari emlékek megőrzése és hasznosítása, egyre jelentősebb a korábbi ipari épületek kulturális célú használata is (pl. a Trafó, a MEO, a Fonó, a budai Ganz Villamossági Művek helyén felépített Millenáris Park, de az Óbudai Gázgyár és a Közraktárak hasznosítására is hasonló tervek vannak).

A barnaövezeti rehabilitáció kulcskérdése: a környezet állapota

Az ipari termelés hanyatlásával a barnaövezet területén egykor működő üzemek környezetszennyezése megszűnt, vagy jelentős mértékben csökkent. Környezeti problémaként nem is elsősorban a területen megjelenő új tevékenységek, funkciók okozta terhelések jelentkeznek. Sokkal súlyosabb gondot jelentenek az örökölt környezeti károk, ezen belül is a legnagyobb problémát környezetvédelmi, s egyben városfejlesztési szempontból is a talaj-szennyezettség jelenti. Bár egzakt felmérés a területek pontos kiterjedéséről és a szennyezés mértékéről még nem áll rendelkezésre, de több terület esetén feltárt és kimutatott szennyezésből arra lehet következtetni, hogy más terület is érintett lehet e tekintetben.

A barnaövezeteket terhelő talajszennyezettség jelentősen hátráltatja a területek megújulását, funkcióváltását (Alvarez 2001; Nagy 2004; Priemus 2001). Különösen jellemző ez a nagy felületi kiterjedésű szennyeződések esetén, illetve Duna parti elhelyezkedésű területeknél. A terület rehabilitációja, funkcióváltása a beruházás megtérülési rátáján túlmutató anyagi terheket ró a tulajdonosra, beruházóra. Nem csak a kármentesítés anyagi vonzata tántorítja el a beruházókat, hanem a nagyon időigényes engedélyezési- és kármentesítési folyamat is, amely a tényleges funkcióváltást megelőzi. A szennyezettség előzetes feltárása csak az első lépcsőfok, a további részletes vizsgálatok akár több évet is kitehetnek (ld. az Óbudai Gázgyár esetében). A beruházók nagy hányada ezért inkább a zöldmezős beruházások felé fordul. Vannak olyan területek, ahol az eredeti szennyező már nem lelhető fel, ezért a kármentesítés vagy központi keretből valósulhat meg, vagy az új tulajdonos vállalja a kármentesítés költségeit és procedúráját. Jellemzően egyedi megoldások születnek a kárrendezésre. Közös finanszírozásra lehet jó példa a nagytétnyi Metallochemia által okozott szennyezettség felszámolásának terve, amikor útépités (M6) kapcsán nyíltat mód a probléma felszámolására, a terület rendezésére.

Nem kedvező környezeti szempontból az az átmeneti állapot sem, amely a barnaövezeti területek egy részét ma jellemzi. Az átmeneti jellegű hasznosítás a jellemző,

bérlemények hada lepi el a területet, a legkülönbözőbb funkciókkal. A területet ténylegesen használóknak a környezeti károk felszámolásában, a terület rendezésében nincs érdekeltégük, így a terület környezeti szempontból is mind inkább a gazdátlanóság benyomását kelti.

Problémát jelent, hogy ma még nincs olyan jogi szabályozás, amely meghatározná a funkcióhoz, területhasználathoz rendelhető keretszámokat (határértékeket), és amely az egyes jövőbeni funkciók elhelyezésére alapot adhatna. Nem elhanyagolható ugyanis az a tény, hogy a szennyezett területeken milyen új funkció jelenik meg. A kármentesítés módja, nagyságrendje széles skálán mozoghat, de ehhez ismerni kell a terület további hasznosításának irányait.

Városfejlesztés, városrendezés a barnaövezetben

A szocializmusban a városfejlesztő-rendező politika nem tudta érdemlegesen befolyásolni az ipar területi elhelyezkedését a fővárosban. A szocialista rendszer nem volt érzékeny az ipari környezetszennyezés problémáira sem, ennek következtében a városfejlesztők nem tudtak érvényt szerezni a környezetvédelemmel kapcsolatos elveiknek. Ugyancsak nem figyeltek fel a városfejlesztők az iparnak (a városon belül is) több-telephelyes és ezért igen szállítás-igényes struktúrájára. A gazdaságpolitikusok kudarcot vallottak az iparkitelepítési programjukkal is (az 1960-as és 70-es években az erős nagyvállalatok eredményesen lobbiztak érdekeikért, például a kitelepítés megakadályozásáért).

A rendszerváltozás után alapvető változások kezdődtek meg, melyekkel a városrendezési szabályozás ma is csak nehezen tud megbirkózni. A barnaövezet helyzetét leginkább a privatizáció súlyosbította. Az ingatlanok tulajdonosi szerkezete sokszor felaprózott, a telekredezés mindmáig nem megoldott, ehhez nagy anyagi forrásokat igénylő magánútépítésre és közműrendezésre lenne szükség. Mivel az átalakítások kizárólag az összes tulajdonos engedélyével valósulhatnak meg, a területek előnytelen fizikai állapota rögzült. A területrendezés nem tudott lépést tartani a folyamatokkal, a közgazdasági és politikai szempontok a privatizáció fontosságát hangsúlyozták, gyakori volt az a vélemény, hogy az átalakuló iparterületek olcsó inkubátorterületek lehetnek a kialakuló piacgazdaságban (Locsmándi 2004). A fővárosi és kerületi önkormányzatok közötti ellentét is sok problémát okozott. A Fővárosi Önkormányzat kijelölte azokat a területeket, amelyeket a város továbbra is ténylegesen iparterületek számára kíván fenntartani. Ez kiváltotta a kerületek ellenállását, ugyanis egyikük sem akart saját területére ipart befogadni (not in my backyard-politika). Így az a helyzet állt elő, hogy a város keretszabályzata tartalmaz ipari övezetekre vonatkozó határértékeket, ám iparterületek nincsenek ténylegesen kijelölve.

Habár a budapesti gazdaság továbbra is Magyarország gazdasági motorja, a politikai vezetés azonban – különböző okokból – nem vállalta fel a budapesti fejlesztéseket előtérbe helyező országépítő gazdaságpolitikát. Így, a fővárosban és térségében átgondolatlan, koordinálatlan fejlesztések zajlottak az elmúlt másfél évtizedben, amely sok veszteséggel, és elszalasztott lehetőséggel volt jellemezhető. Budapest, a

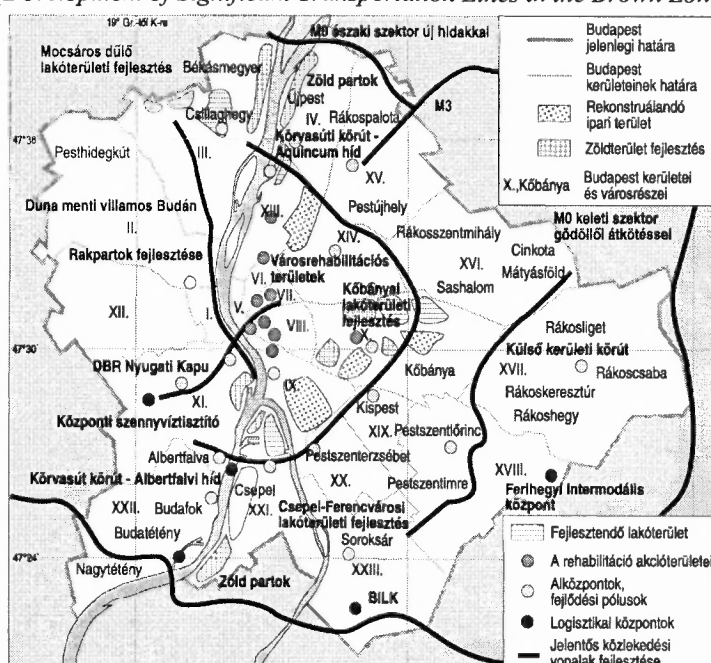
budapesti agglomeráció valóságos, központi szerepe azonban egyre kevésbé kérdőjelezhető meg, ez a térség egyre inkább felértékelődik a politikában is. Ez az értékváltás pozitív kihatással lesz a barnaövezet megújulására is.

- A jövőben a barnaövezet térszerkezeti változásaiban várhatóan folytatódni fog a „darabolás szétvásárlás” elsősorban azokban a térségekben, ahol e folyamatok már megindultak.
- Számítani lehet a nagyobb léptékű ingatlanfejlesztésekre (a Bosnyák tér, MOM, a budai Ganz, a Sportkórház máris jó példák erre). Ennek lehetőségét a köz- és a magánszféra együttműködése, valamint a városi közigazgatás szereplőinek remélhető összefogása hozza majd magával.
- A korábbi gazdasági folyamatokat, főként a terciarizálódást, a későbbiekben bizonyos ipari tevékenységek továbbra is kiegészíthetik (ezt a folyamatot erősíti az életképes, nagy hozzáadott értéket teremtő iparok jelenléte – pl. gyógyszeripar, elektronika; a speciális és nagyméretű munkaerőpiac működése; a klaszterizálódás, hálózatosodás előnyei; a transznacionális – globális gazdaságszerveződés érdekérvényesítése, s egyéb pozitív externális hatások). A budapesti metropolisz kialakulását segítő folyamatok terei egyaránt lehetnek a városon belüli barnamezők, illetve az agglomerációs gyűrű települései.
- Minden valószínűség szerint lesznek a barnaövezetben hosszabb idő alatt, nehezebben kezelhető telephely-csoportok, ahol először a zavaros tulajdonviszonyokat kell rendezni (pl. Csepel Művek, Ganz-MÁVAG területe stb.), másrészt átfogó környezeti kármentesítést kell végrehajtani. A korábbi iparterület, ill. a jelenlegi barnamezők egy része új hasznosításra vár.
- E térség lesz a kívánatos zöldterületi bővülés és más – még el nem döntött – funkciók helye. E funkciók közül ki kell emelni a közlekedésfejlesztés jelentőségét, amely alapvető és meghatározó eszköze az integrált térszerkezet kialakításának. Az urbanizációs folyamatok térszerkezeti és térhasználati változásai Budapesten egyelőre nem kerültek szinkronba a közlekedési technológia, elsősorban a motorizáció fejlődésével. Hálózati hiányosságok (a sugaras-gyűrűs hálózati rendszer haránt irányú elemeinek fejletlensége) és az ebből eredő zsúfoltság jellemzi a főváros megközelíthetőségét és belső forgalmát (a városrészek között jórészt csak a belvároson keresztül vezetnek utak; miközben a külső városrészek között hiányzó közlekedési kapcsolatok hozzájárulnak e térségek leértékelődéséhez; a harántirányú kapcsolatok hiánya, valamint a vasúthálózat térséget felszabdáló hatása és nehéz átjárhatósága pedig lassítja, akadályozza a mai barnaövezet megújulását). A jövőbeli fejlesztések a térszerkezet átalakításában nagy szerepet kapnak (2. ábra).
- A szuburbanizáció megköveteli a város és környékének közlekedési együttműködését, eszközváltó zónák, intermodális csomópontok kialakítását. A vízi-légi-közúti-vasúti kapcsolódások teljes rendszere, illetve ennek intermodális kapcsolatai Budapesten jórészt az átmeneti, illetve a barnaövezet területére esnek. Ennek érdekében magas színvonalú kötőpályás kapcsolatokat kell kiépíteni az

agglomerációs gyűrűt is elérve; gyorsvasúti kapcsolatokat a városközpont irányába; haránt irányú villamosvasúti kapcsolatokat a város más térségei felé; valamint a térséget minden irányban feltáró autóbusszkapcsolatokat kell bevezetni. A sűrű vasúthálózatot integrálni kell a város és városkörnyéki közlekedési rendszerbe.

2. ÁBRA

*Jelentős közlekedési vonalak fejlesztése a barnaövezetben
(Development of Significant Transportation Lines in the Brown Zone)*



Forrás: Koszoru 2004.

A Budapest Városfejlesztési Koncepció (BVK) gerincét a 15 évre szóló stratégiai célok alkotják. A Fővárosi Önkormányzat a BVK elkészítésének megbízását 1997-ben adta ki, végülis 2003-ban fogadták el széleskörű politikai és szakmai egyetértéssel. 1998 és 2003 között több változat készült el, amelyek hangsúlybeli eltolódásokat is eredményeztek, s jól mutatják a komplex gondolkodásmódot követni szándékozó szakmai csoport és a politikai és pénzügyi szorításban működő városvezetés közötti kompromisszumkeresés különböző fázisait (Tosics 2004). A BVK első, 1998-as változata a barnaövezet problémáját a belvárosi rehabilitációt követő, ám a lakótelepek felújítását megelőző prioritásként határozza meg.

A javasolt jövőkép három programelemen nyugszik:

- funkcióváltás, hiányzó belső területi és elővárosi funkciók fogadása,
- szerkezetátalakítás és struktúraadás, a térségi és övezeti prioritások kijelölésével és fejlesztési szabályozásával,
- hálózatépítés, a terület feltárása, a belső városi térségek tehermentesítése.

A megújuláshoz szükséges intézmény- és eszközrendszerre is javaslatot tesz a BVK, eszerint szükséges, hogy a Fővárosi Önkormányzat szabályozási ereje növekedjen, területileg differenciált iparüzési adót vezessenek be, az önkormányzatok a koncepcióhoz igazított aktív telekpolitikát folytassanak, valamint hogy a fejlesztések koordinálására nonprofit fejlesztő vállalatokat hozzanak létre (BVK 1998). A BVK első változata alkalmas lett volna arra, hogy erre alapozva politikai döntés születessen, így gyorsan és jobb eséllyel kezdődhetett volna el a megvalósítás. A politika azonban nem ismerte fel a gyors döntés előnyeit, a szakértők pedig egyes problémák mélyebb elemzését látták szükségesnek, így egy 2003 tavaszáig húzódnó egyeztetési folyamat indult meg. Ezek alapján a főváros elvetette a barnaövezeti rehabilitáció egyedüli vezérprojektként való meghatározását, nem tartotta megvalósíthatónak az aktív telekpolitikát (a telekfelvásárlásokra nincs elég pénzügyi forrás), a nonprofit fejlesztő vállalatok létrehozását és az aktív gazdaságpolitikát. Az átmeneti zóna megújítása csak egy lett a stratégiai célok között, és megfogalmazták az alapvető dilemmát is: a területi tartalékok feltárása mindenképpen előnyökkel járna Budapest számára, ám a megvalósítás meghaladja a főváros hatáskörét és anyagi lehetőségeit.

A 2003-ban elfogadott BVK középpontjába a stratégiai jelentőségű fejlesztésnek tekintett *Körvasúti körút* megvalósítása került, mely a térszerkezet arányos fejlődését, a belső és külső városrészek összekapcsolását, a barnaövezet gazdasági megújulását fogja remélhetően biztosítani. A Körvasúti körút keleti szektora a területfejlesztés megkülönböztetett célterülete, a körút által feltárt területen magas presztízsű kertváros létrehozását irányozták elő.

A koncepcióban megjelent reurbanizációs jellegű mintaprojektekben (Észak-Buda, Csepel és Dél-Budapest) a korábban ipari-szolgáltató területhasználatot új, városi funkciók váltánák fel. Ezeket beillesztették *Budapest Középtávú Városfejlesztési („Podmaniczky”) Programjába*. A Podmaniczky Program a Fővárosi Önkormányzat 2013-ig szóló programja, amely 9 év alatt megvalósul 130 fejlesztési projektet tartalmaz – a Fővárosi Önkormányzat, a közszféra és a magángazdaság közös beruházásaival. A gazdasági versenyképességet erősítő programokhoz az Európai Unió támogatást nyújt a Strukturális Alapokból, és – elsősorban a közlekedés fejlesztéséhez – a Kohéziós Alapból. Ezzel megnyílik a lehetőség arra, hogy Budapest és régiója kedvezőbb pozíciót foglaljon el a nagyvárosi régiók európai hálózatában.

Az ún. *Budapesti Magprogram* tartalmazza a Podmaniczky Program szűkített változatát, amelynek megvalósítása – a már jelenleg is reális pénzügyi források keretei között – prioritást élvez. Középpontjában a közösségi közlekedés és a tudásvárosi funkciók megerősítése, a környezetbarát gondolkodás és a fenntartható városfejlesztés áll. A barnaövezet rehabilitációja a Podmaniczky Program több projektjéhez kapcsolódik.

- A 7 kiemelt fejlesztési térség egyike a belső-átmeneti zóna (Keleti kapu), amely a Középső-Józsefváros leromlott lakóterületeit, a Kőbányai út belső szakaszának barnaövezetét, a már kiépített, de minőségében elmarasztható zöldfelületeket (a Népligetet és az Orczy-kertet) foglalja magában. A program-

térség komplex fejlesztésében megjelennek a lakóterületi, kulturális-rekreációs célok, valamint a kereskedelmi-ipari szempontok.

- A tematikus programok közül kiemelhető a lakó- és közterületi rehabilitáció felgyorsítása a barnaövezetben, ahol cél a társadalmi szegregáció enyhítése, valamint a szociális városrehabilitációs program elindítása a kooperációra kész kerületekkel.
- A zöldfelület fejlesztés egyik kiemelt térsége a barnaövezet. A városrehabilitáció része a nagyméretű parkok kialakítása (pl. a Csepel-sziget csúcsán), a térség folyó és patak partjainak kultúrált kiépítése.
- Az átmeneti zóna problémája és egyben lehetősége is a volt ipari, a kiürült vasúti (MÁV) és honvédelmi területek újra hasznosítása más célokra. A Fővárosi Önkormányzat koordinálásával kell megindítani a barnaövezeti rehabilitációban érdekelt szereplők közötti kommunikációt.

A Budapesti Magprogramban is megjelennek a *barnaövezeti rehabilitáció projektjei*. A legelső feladat a barnamezős térségek kármentesítése – a beruházók számára potenciálisan legvonzóbb térségekben (az Óbudai Gázgyár területén, a Rákosrendező, a Ganz, a Józsefvárosi és Ferencvárosi pályaudvar térségeiben). Egyes esetekben a terület hasznosításának, funkcióbővítésének előkészítő feladatait is el kell végezni, ki kell dolgozni a revitalizációs projekteket. Azokon a területeken, ahol a fővárosi tulajdon korlátozott, a PPP konstrukciók megvalósítása indokolt. Az ilyen fejlesztésekben a Fővárosi Önkormányzat aktív koordináló szerepet tölt be, kidolgozza a fejlesztés koncepcióját és szabályozási hátterét.

Befejezés

A magyarországi barnamezős területek 40%-a Budapesten található (VÁTI 2003), nem véletlen, hogy a barnamezős rehabilitáció kérdése markánsan jelentkezik a fővárosban. A barna zónák igen nagy értéket jelentenek a település számára, amennyiben megtörténik rehabilitációjuk, újrahasznosításuk. Az elmúlt tizenöt évben a budapesti barnaövezet egy része jelentős átalakuláson, funkcióváltáson ment át, elősegítve kisebb-nagyobb városrészek modernizálódását, korszerű átalakulását. Ugyanakkor hatalmas területek alulhasznosítottak, elhagyottak, vagy csak ideiglenes használat jellemző rájuk, s komoly környezeti gondokkal küzdenek. A sikeres barnamezős megújítási stratégiáknak és politikáknak a környezeti perspektívákat is magukba foglaló városfejlesztési tervezésbe kell illeszkedniük, annak érdekében, hogy e térségek számára megtalálják az újrahasznosítás legkedvezőbb módjait. A barnamezős rehabilitáció jelentős teret kapott a Budapesti Városfejlesztési Koncepcióban és Programban is. A rehabilitáció hozadékaként a városszerkezeti problémák is csökkenthetők, a barnamezős területeken fenntartható és gazdaságos területfelhasználás jön létre, s megtörténik az épületvagyon és a meglévő infrastruktúra újrahasznosítása. A környezeti kármentesítés révén létrejövő tisztább és jobb fizikai környezet egyaránt hozzájárul a növekvő ingatlanértékhez, s a befektetők vonzásához.

Irodalom

- Alker, S.–Joy, V.–Roberts, P.–Smith, N. (2000) The Definition of Brownfield. – *Journal of Environmental Planning and Management*. 1. 49–69. o.
- Alvarez K. (2001) A barnamezők és rozsdáövezetek gazdasági újjáélesztési programja az Egyesült Államokban. – Éri V. (szerk.) *Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés?* Környezettudományi Központ, Budapest. 75–79. o.
- Barta Gy. (témavezető) (2002) *Gazdasági átalakulás Budapest barnaövezetében*. MTA RKK KÉTI, Budapest.
- Barta Gy. (témavezető) (2004a) *Rehabilitációs megoldások az európai nagyvárosok barnaövezetében*. MTA RKK KÉTI, Budapest.
- Barta Gy. (szerk.) (2004b) *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. MTA Társadalomkutató Központ, Műhelytanulmányok, Budapest.
- Beluszky P.–Győri R. (2004) A budapesti barnaövezet határai. – Barta Gy. (szerk.) *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Magyarország az ezredfordulón, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 71–76. o.
- BVK (1998) *Budapest Városfejlesztési Konceptiója*. Egyeztetési anyag. Budapest.
- BVK (2002) *Budapest Városfejlesztési Konceptiója*. Budapest.
- Ferber, U.–Grimski, D (2002) *Brownfields and Redevelopment of Urban Areas*. CLARINET Group. Austrian Federal Environment Agency.
- Jackson, J.–Garb, Y. (2002) *Facilitating brownfield redevelopment in Central Europe: overview and proposals*. Institute for Transport and Development Policy, Prague.
- Kiss É. (1999) Térszerkezeti és funkcionális változások Budapest ipari területein 1989 után. – *Tér és Társadalom*. 4. 119–133. o.
- Koszorú L. (2004) Térszerkezet és barnaövezet. – Barta Gy. (szerk.) *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Magyarország az ezredfordulón, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 303–327. o.
- Locsmándi G. (2004) A városrendezési szabályozás korlátozott szerepe az átalakuló budapesti iparterületeken. – Barta Gy. (szerk.) *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Magyarország az ezredfordulón, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 257–274. o.
- Nagy K. (2004) Kömvezetállapot jellemzői a budapesti barnaövezetben.– Barta Gy. (szerk.) *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Magyarország az ezredfordulón, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 89–108. o.
- Podmaniczky Program (2005) *Budapest Középtávú Városfejlesztési Programja 2005–2013*. Budapest Főváros Önkormányzata, Budapest.
- Priemus H. (2001) Barnamezős területek felújítása és várospolitika Nyugat-Európában – Hollandia példája. – Éri V. (szerk.) *Terjeszkedés vagy ésszerű városfejlődés?* Környezettudományi Központ, Budapest. 80–84. o.
- Tosics I. (2004) Elképzelés az átmeneti zóna és a barnaövezet jövőjére a Budapest Városfejlesztési Konceptiójában és a kidolgozás alatt álló Középtávú Városfejlesztési Programjában.– Barta Gy. (szerk.) *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. Magyarország az ezredfordulón, MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 327–343. o.
- VÁTI (2003) *Az EU Strukturális Alapok keretében barnamezős rehabilitációra kiírandó pályázatok szakmai megalapozása*. VÁTI Kht. Településtervezési és Tájtervezési Iroda, Budapest.

REHABILITATION OF BROWNFIELDS IN BUDAPEST

GYÖRGY KUKELY – GYÖRGYI BARTA –
PÁL BELUSZKY – RÓBERT GYŐRI

The brownfield belt of the Hungarian capital comprises an area of 68 square kilometres where once large industrial production sites were located. Some patches of this zone already show signs of rehabilitation, but generally speaking, any effort of the Budapest brownfield rehabilitation faces formidable challenges. The level of environmental pollution, including soil pollution, is high, housing estates are in bad condition, and the Hungarian state railway system still owns many unused, obsolete, empty and ruined buildings and other real estate

within this brownfield area. Spontaneous functional changes are good signs, but they are not part of a planned process and represent often only interim solutions. In addition, they utilise only small parts of the brownfield area. However, this area could be promising for metropolitan development and become an important economic factor in the future. City planners and researchers agree that the time has come to find practicable solutions to change the colour of the brownfields.