BUDAPEST 150

BUDAPEST 150

TANULMÁNYOK A FŐVÁROS JUBILEUMÁRA

Szerkesztők

IZSÁK ÉVA

SZABÓ PÁL

Budapest 150
Tanulmányok a főváros jubileumára

Szerkesztette:
Izsák Éva
Szabó Pál

Budapest 150

Tanulmányok a főváros jubileumára

Szerkesztette:
Izsák Éva
Szabó Pál

Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kar
Földrajz- és Földtudományi Intézet Regionális Tudományi Tanszék

Budapest, 2023

Szerkesztette:
Izsák Éva, Szabó Pál

Szerzők:
Alföldi György, Balázs Bálint, Berki Márton, Csapó Tamás, Dobai Attila, Dúll Andrea, Forrai Judit, Izsák Éva, Gera Anna, Halász Levente, Lenner Tibor, Mádlné Szőnyi Judit, Mindszenty Andrea, Nemes Nagy József, Probáld Ferenc, S. Nagy Katalin, Szabó Pál, Szabó Tamás, Szalkai Gábor, Szentágotay Lili, Timár Gábor, Tolnai Gábor, Tuza Benedek, Uzzoli Annamária

Lektorálta:
Probáld Ferenc

© Szerkesztők, 2023
© Szerzők, 2023

Minden jog fenntartva.

Az előzéken látható térkép a Honvédelmi Minisztérium Hadtörténeti Intézet és Múzeum tulajdona (HM HIM, ny.sz.: B IX a 33, sor.j.: 4962, 5062).

ISBN 978-963-489-590-9
ISBN 978-963-489-591-6 (pdf)

DOI 10.21862/BP150/2023/5909

ELTE | EÖTVÖS KIADÓ ELTE | TTK

Felelős kiadó: az ELTE Természettudományi Kar dékánja
Projektvezető: Csanádi-Egresi Nóra
Kiadói szerkesztő: Tihanyi Katalin
Tipográfia, tördelés: Farkas Milán
Borítóterv: Kmotrik Ildikó

Tartalomjegyzék

Bevezető ... 7

1. Probáld Ferenc: Földrajztudományi Budapest-monográfiák a 20. században ... 9
2. Izsák Éva: Városföldrajzi energiák hatása Budapest városfejlődésére ... 21
3. Mindszenty Andrea: Budapest földtani öröksége dióhéjban ... 33
4. Mádlné Szőnyi Judit: Kincs a talpunk alatt – felszín alatti vizek nyomában Budapesten ... 53
5. S. Nagy Katalin: Budapest arculatának változása a 150 év során ... 71
6. Csapó Tamás, Lenner Tibor: Budapest funkcionális szerkezete ... 91
7. Timár Gábor: A budapesti Duna-szakasz szabályozása 1870 után ... 111
8. Tolnai Gábor: Budapesti kikötők és vízparti ipari területek fénykora, hanyatlása és feltámadása(?) ... 125
9. Halász Levente: A budapesti Duna-hidak és a hidak szimbolikája ... 143
10. Balázs Bálint, Alföldi György, Dúll Andrea: A helyi társadalom átalakulása Budapest elmúlt 150 évében ... 163
11. Dobai Attila Marcelián: Funkcióváltások Budapest szakrális városi terében 1990-től ... 185
12. Forrai Judit: Budapest rejtett arca ... 201
13. Uzzoli Annamária: Járványok Budapesten ... 213
14. Szentágotay Lili, Szalkai Gábor: A koronavírus-járvány hatásai Budapest közlekedésére ... 237
15. Berki Márton, Tuza Benedek: A kulturális gazdaság Budapesten, a formálódó Bartók-negyed példáján ... 253
16. Gera Anna: Budapest az imázsvizsgálatok tükrében ... 269
17. Szabó Pál: Budapest mint társadalmi és gazdasági koncentráció ... 281
18. Szabó Tamás: Budapest és a Visegrádi országok fővárosainak jövőképe ... 299
19. Nemes Nagy József: Fővárosok napjainkban ... 317

A kötet szerzői ... 327

Bevezető

Budapest 150 éves. E tanulmánykötetet ezen jeles alkalomra készítettük. A kötetben tizenkilenc tanulmány található, amelyek szerzői közvetve, közvetlenül a budapesti Eötvös Loránd Tudományegyetemhez kötődnek, Budapest pedig vagy kutatásuk célkeresztjében áll, vagy tudományterületük fontos példája. E gyűjteményben így helyet kapott a geológia, a tudománytörténet, a művészettörténet, a környezetpszichológia, a városszociológia, a városföldrajz és a regionális tudomány. E sokszínűség, reméljük, pozitív fogadtatásra talál.

A témák persze csak felvillantani tudják, hogy hányféle szempontból látjuk, érezzük, illetve vizsgáljuk, elemezzük fővárosunkat. És bár minden földrajzi hely egyedi, mégis mi, kutatók összehasonlítunk, modellezünk, kategorizálunk. Próbáljuk az esettanulmányt elméleti keretekbe helyezni, szabályszerűségekbe illeszteni. Ezt követően, és talán ezek alapján, tervezünk, koncepciókat, stratégiákat írunk, fejlesztünk. De aztán kijövünk a munkahelyünkről és már egy másik Budapesten járunk: nem az adatok, trendek, ábrák világában, hanem a szerves városi életben. És ezt a Budapestet is szeretjük, a maga minden szépségével és problémájával együtt. Mert ez a városunk.

Köszönjük a szerzőknek, a lektorunknak és köszönjük az Eötvös Loránd Tudományegyetem és a Természettudományi Kar vezetésének, valamint az Eötvös Kiadónak, munkatársainak, hogy ezen munka megszülethetett.

Budapest, 2023. május 20.

a Szerkesztők

Földrajztudományi Budapest-monográfiák a 20. században

Probáld Ferenc*

„Budapest kis területén a Kárpát-medence egy-egy nagytájával értékben felérő műtájelemek és tájformáló emberi erők halmozódtak fel: ez a város valósággal sűrített nagytáj."
Mendöl Tibor (1963)[1]

Az első merész kísérlet: Prinz Gyula

Budapest rendkívül érdekes, sokszínű és számos szempontból kutatásra érdemes város; nem csoda, hogy magára vonta jóformán a településekkel foglalkozó minden magyar geográfus figyelmét is. A településföldrajz – és ezen belül a városföldrajz – a humán geográfia keretében a geomorfológia-központú természetföldrajzban gyökerezett, és csak a 19. század vége felé kezdett önállósulni. Első képviselői főleg azt vizsgálták, miként hatnak a különböző – kezdetben jobbára természeti – tényezők a városok kialakulására és fejlődésére. Később érdeklődésük tengelyébe fokozatosan a városok belső építészeti és társadalmi térszerkezetének, valamint vonzáskörének és külső kapcsolatainak kutatása került. Az első településföldrajzi tanulmányok tárgyát hazánkban is falvak, majd kisvárosok képezték. A nagyvárosok településföldrajzának művelése és korábbi eredményeinek más diszciplínák következtetéseivel való egybeépítése, szintézisbe foglalása sokkal bonyolultabb feladat volt. Budapest esetében erre elsőként a 20. század első évtizedeinek kiváló polihisztor-geográfusa, Prinz Gyula (1882–1973) tett bátor kísérletet.

Prinz Budapesten Lóczy Lajos és Koch Antal mellett kezdte egyetemi tanulmányait, amelyeket a doktorátus megszerzésével Breslauban fejezett be; ott

* Probáld Ferenc (DSc), *professor emeritus*, Eötvös Loránd Tudományegyetem.
1 Mendöl T. (1963): *Általános településföldrajz*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 15.

elsősorban Joseph Partsch volt rá hatással. 1906-ban és 1909-ben részben az Almásy-expedíció keretében, részben önállóan hosszú felfedező-kutatóutakat tett Belső-Ázsiában, és főként a Tien-san földtani és felszínalaktani vizsgálatával szerzett hírnevet; ám már ekkor érdekelni kezdték a települések is. 1912-ben az Erzsébet Tanárképző Főiskola tanárává nevezték ki, és 1914-ben – mint az előszóban írta – régi vágyának eleget téve, egyszersmind pedig a földrajztanárok képzését szem előtt tartva elkészítette *Budapest földrajza: városföldrajzi tanulmány* című művét, amely a Magyar Földrajzi Intézet R. T. kiadásában jelent meg. Prinz későbbi életútja is figyelemre méltó: hazánk történelmi viszontagságai folytán négy évtizeden belül négy magyar egyetemen is lett a földrajz professzora (Pozsony 1918–1919, Pécs 1923–1940, Kolozsvár 1940–1944, Szeged 1945–1957).

Művének előszavában – a korabeli emberföldrajz programjával tökéletes összhangban – Prinz leszögezi: „Törekvésem a természeti befolyások kutatásán alapuló oknyomozás volt". Saját, eredendően geológusi indíttatásának megfelelően azonban a könyv 123 oldalnyi terjedelmének kétharmada csaknem színtiszta természetföldrajz. A szerző két hosszú fejezetet szentel a táj földtani őstörténetének és domborzatának, majd részletesen foglalkozik az ásvány- és hévizekkel, a felszíni vízrajzzal s a Duna fővároskörnyéki szakaszával, inkább csak mellesleg utalva itt-ott e tényezőknek a város életében játszott szerepére. Az ismétlés veszélyét is kockáztatva ezután két külön összefoglaló fejezetben tárgyalja a természet nyújtotta hatások és a domborzat szerepét Budapest keletkezésében és fejlődésében.

A könyv legérdekesebb, legtöbb eredeti gondolatot és önálló kutatási eredményt felvonultató fejezete a „Budapest vonzásterületének közlekedési földrajza" (80–93) címet viseli. Ennek bevezetőjében így ír:

> Nagyváros csak ott jöhet létre, ahol természettől fogva jó és alkalmas közlekedési vonalak futnak össze. A nagyváros a nagyban fogyasztás és termelés helye. A fogyasztás hatalmas behozatalt, a termelés igen jelentékeny kivitelt ír elő. A nagyváros így szoros kapcsolatban van egy nagy vonzási területtel, amely a fogyasztás anyagát szállítja, és a termelés anyagát elviszi. A nagyváros és a vonzási terület összekapcsolói a közlekedési vonalak. (80)

Budapest központi magja körül a közlekedési hálózat sűrűsége és a centrum elérhetősége alapján négy övezetet különít el. Ezek közül a negyedik az egész országot magában foglalja, míg a második és a harmadik lényegében az agglomeráció belső és külső övének felel meg. A központ eléréséhez szükséges időt saját adatgyűjtése alapján szerkesztett izokrón térképeken szemlélteti, ami a honi geográfiában módszertani újdonságnak számított. Erről a témáról így ír:

> Az izochronok igen érzékenyen mutatják meg az ember uralmát a tér felett, s éppen ez ad nekik különös becset. A tér akármilyen merev és változatlan, a közlekedési eszközök tökéletesedésével mégis rugalmas és gyorsan változó lesz. A tér és távolság viszonya nem állandó, mikor a távolságot időben fejezzük ki, ami a kultúrember nézőpontjából fontosabb, mint a méterekben kifejezett távolság. (88)

Ez a tér abszolút (fizikai) fogalmától való elszakadásnak és a tér relatív, társadalmi konstrukcióként való értelmezésének talán első, mindenképp igen korai megjelenése a magyar földrajztudományban.

A mű két utolsó fejezete Budapest gazdaságának alapvonalaival, valamint a főváros alaprajzával, azaz úthálózatának történeti fejlődésével foglalkozik; közülük az előbbi meglehetősen szűkre szabott. Különösen ez a rész váltott ki éles vitát a *Földrajzi Közlemények* hasábjain: Milleker Rezső és Thirring Gusztáv terjedelmes kritikájukban elismerték ugyan a vállalkozás úttörő voltát, viszont az akkor még elég csekély számban rendelkezésre álló forrásművek teljesebb körének, különösen a statisztikai adatoknak bővebb felhasználását hiányolták. Prinz azonban már könyvének bevezetőjében tudóshoz méltó szerénységgel hangsúlyozta:

> Munkámmal Budapest földrajza még nincsen készen. A metropolis él, tehát változik. Egy évtized elégséges, hogy földrajza lényegesen más képet mutasson. De még mai állapotát sem tudtam hűen vázolni. A feleletre váró kérdések száma óriási, a legtöbbje hosszú fáradságos adatgyűjtést kíván, mihez egy ember kevés. (7)

A következő, már jóval szélesebb alapokra épülő, úgyszintén elsősorban tanári segédkönyvnek szánt szintézist egy nemzedékkel később, 1942-ben Haltenberger Mihály (1888–1972) alkotta meg *Budapest városföldrajza* címmel.

A teljesség igénye: Haltenberger Mihály

Haltenberger Prinzhez hasonlóan sokoldalú érdeklődésű, ám a természet közvetlen terepi vizsgálata iránt kevésbé vonzódó geográfus volt, akinek munkássága a földrajz szinte valamennyi részterületére kiterjedt. Tanulmányait ugyancsak Lóczy mellett kezdte, majd Greifswald egyetemén *(Universität Greifswald)* folytatta és fejezte be a doktorátus megszerzésével. 1917-ben a Budapesti Királyi Magyar Tudomány-Egyetemen lett eleinte a morfológia magántanára, 1927-től pedig a Műegyetemen is adott elő gazdaságföldrajzot, majd tengerészeti földrajzot, szintén magántanárként. Nevéhez fűződik az észtországi Tartu egyetemén *(Tartu Ülikool)* a földrajzi tanszék megszervezése (1924–1926).

Haltenberger művei nem annyira a nagy összefüggések feltárásával, mint inkább az aprólékos gondossággal, a szigorú tárgyszerűséggel, a forrásművek alapos ismeretével és a bőséges statisztikai adatközléssel tűnnek ki; e vonások jelentik Budapest-monográfiájának *(Budapest városföldrajza)* legfőbb értékeit is. A 160 oldal terjedelmű könyv 136 képet (fényképet, grafikont, térképvázlatot) tartalmaz. Ezek között igen sok az ötletes, akár iskolai szemléltetésre is alkalmas egyszerű ábra, de sajnos ezek a silány nyomdai minőség és a kis méret miatt gyakran csak nehezen böngészhetők ki.

A mű szerkezetét – Prinz könyvétől eltérően – pontosan kiszabott arányosság jellemzi: a természeti és társadalmi földrajzi témákra szánt terjedelem lényegében azonos. Az öt fő rész közül az első Budapest földrajzi helyzetét tárgyalja, a második pedig a főváros „természeti miliőjének" képét rajzolja meg, a geológiai fejlődéstörténettől kezdve a domborzat („felszínplasztika"), a vízrajz és az éghajlat jellemzésén keresztül egészen a természetes flórában, valamint a parkokban, fasorokban leggyakoribb növényekig. (Követésre érdemes lett volna a precíz fogalmazás: Haltenberger nem a főváros már csak elemeiben létező természeti képéről, hanem a *miliő*ről, azaz a környezetről ír.) A harmadik rész „Budapest népi képe" címmel bőséges és sokrétű adatbázis felhasználásával jellemzi a lakosság összetételét, iskolázottságát, műveltségét és foglalkozási szerkezetét, kiemelve, hogy Budapest lakosságának 40%-a az iparban dolgozik, és hogy az ország iparának termelési értékéből a főváros 42%-kal részesedik. A könyv negyedik része („Budapest városmorfológiai képe") előbb a főváros terjeszkedésének, úthálózatának kialakulását taglalja, ezután a házak magasságának és építőanyagának statisztikáját tekinti át, majd az egyes kerületek arculatát („fiziognómiáját") külön-külön is bemutatja. Az utolsó rész adatokban, információban bővelkedő leíró gazdaságföldrajz, amelynek keretében a szerző – Prinzhez hasonlóan, de sokkalta részletesebben tárgyalva – helyhez kötött (azaz helyi nyersanyagra támaszkodó) és helyhez nem kötött iparágakat különböztet meg, a kereskedelmet pedig a be- és kimenő teheráru-forgalom mennyisége és összetétele alapján jellemzi; emellett kitér a helyi közlekedés és az idegenforgalom kérdéskörére is.

Haltenberger műve a háborús években alig kelthetett figyelmet, hiszen az 1944–1945-ös ostrom után maga a főváros is romokban hevert. Újabb évtized telt el, mire egy korszerű földrajzi Budapest-monográfia készítésének – ezúttal minden korábbinál nagyobb szabású – terve megfoganhatott. Az ötlet gazdája, Pécsi Márton (1923–2003), Bulla Béla tanítványaként nemcsak a geomorfológia kiváló művelője, hanem rendkívüli szervezőkészséggel megáldott kutató is volt. 1954-ben lett az MTA 1967-től intézetté bővülő Földrajztudományi Kutatócsoportjának munkatársa, majd 1962-től 1990-ig igazgatója, aki a hazai geográfia három évtizeden át kiemelkedő befolyással rendelkező, meghatározó személyiségeként írta be a nevét tudományunk történetébe. Pécsi eredeti elképzelése egy

háromkötetes Budapest-monográfia volt, amelyből az első a természetföldrajzot, a másik kettő a gazdaság- és településföldrajzot foglalta volna magába. Ezek közül azonban csak az első kötet készült el – viszont mindjárt két változatban is!

Budapest-monográfia Budapest nélkül: Pécsi Márton és munkatársai

Az első változat *Budapest természeti képe* címmel Pécsi Márton főszerkesztésében 1958-ban jelent meg az Akadémiai Kiadónál. A kötetnek már a puszta méretei is impozánsak: 744 oldalnyi terjedelem, 8 melléklet, a szöveg közt 97 ábra, 95 fénykép, 20 színes tábla. A tartalom gazdagsága is lenyűgöző; aligha akad a Földön más főváros, amelynek természeti hátteréről ilyen magas színvonalú, sok évtized alatt felhalmozott tudásanyagot foglaltak volna kötetbe. A mű elkészítésében a saját szakterületén kiváló 20 kutató, közöttük 6 „fő hivatású" geográfus működött közre. Külön fejezetek tárgyalják Budapest és környékének geológiáját, geomorfológiáját, a térség szekuláris mozgásait, az éghajlatot, a természetes növénytakarót, az állatvilágot és a talajokat. Ezeket a részeket azonban talán nem is helyes fejezetnek nevezni; valójában megannyi, óriási tudásanyagot összefoglaló, önálló szerzői koncepcióra és bőséges forrásanyagra (lásd: irodalomjegyzék) épülő kismonográfiáról van szó.

Évtizedek távolából visszatekintve is fejet kell hajtanunk a monumentális kötet szerzői előtt. Mai ésszel gondolkodva mégis van egy komoly hiányérzetünk. Ez a korabeli természetföldrajz szűkkeblű természet-felfogásából ered, amely az emberi munka minden következményét kirekesztette vizsgálódási köréből. Bármily szembetűnő forma is egy kőfejtő, egy bányagödör vagy útbevágás, ezek az akkori természetrajzos látószögébe nem fértek bele. (E hiány felismerése nyomán jön majd létre – hazánkban Erdősi Ferenc munkássága révén – az antropogén geomorfológia). Az említett szemlélet azután végigkövethető valamennyi fejezeten. (Tisztelet a kivételeknek, a műszaki beavatkozásokat is tárgyaló vízrajzi, valamint a lakott terület – ezen belül pl. a lakások, pincék, üvegházak – faunájának is méltó teret szentelő állattani fejezet szerzőinek.) „A belterületek talajtani viszonyainak rekonstruálása igen nehéz a beépítettség miatt. A kertek tereprendezésével az eredeti talaj nagyrészt eltűnt... Az eredeti növénytársulásokat már rendszerint nem lehet feltárni" (674) – olvassuk. Ehhez képest a természetes növénytakaróval foglalkozó fejezet 131 oldalából mindössze 4 szól a másodlagos növénytársulásokról, a talajtani rész 35 oldalából 2 van a talajhasznosításnak szentelve. A fenti idézet és a szóban forgó fejezetek kulcsszava: a *rekonstrukció*, tehát itt voltaképp a jelen valóság helyett egy „ember előtti" táj alapos tudományos feltárásának vagyunk tanúi – talán az utolsó pillanatban, amikor ez még

lehetséges. Ebből az őstájképből persze épp csak a kötet címadója, azaz maga Budapest hiányzik!

„Budapest természeti képe… alapvetés, bázis a szintézis számára” (16) – írta Bulla a kötet bevezetőjében. Így érthető, miért jelenik meg alig egy évvel később a mű új változata *Budapest természeti földrajza* címmel; a 416 oldal terjedelmű, igencsak vaskos könyvet szerkesztőként Pécsi Márton, szerzőként pedig négy legközelebbi geográfus munkatársa jegyzi. Ebben igyekeztek mérsékelni az alapmű „kismonográfiáinak” eltérő mélységét, összecsiszolni erősen különböző megközelítéseiket, kiküszöbölni a közöttük mutatkozó lényeges átfedéseket. Így olvashatóbb, egyveretűbb mű jött létre, amely jóval közelebb áll a célul kitűzött valódi földrajzi szintézishez, és képes teljesíteni annak alapvető feladatát: összegezve visszatekinteni a tudományos kutatásban addig elért eredményekre, és az így előtűnő hiányok alapján kijelölni az új irányokat, amelyek mentén haladni érdemes. Fentebb már idéztünk erre egy példát, most pedig nézzünk egy másikat, amelynek indulása közvetlenül a szóban forgó monográfiához (is) kapcsolódik; mégpedig Budapest városklímájának tanulmányozása.

Egy új kutatási cél: a városklíma megismerése

Bulla Béla így világított rá Budapest természeti képének bevezetőjében tudásunk egyik hézagára, amelyet a monográfia felszínre hozott:

> A nagyvárosok éghajlata nem „természetes”, hanem „mű”-klíma, amelynek jellemvonásai természetesen leginkább a mikro- és mezotérségekben jellegzetesek. A városklímák kutatójának elsőrendű figyelmet kell fordítania a város által bizonyos mértékig átalakított, befolyásolt „városi atmoszféra” speciális tulajdonságainak a kiderítésére… Ilyen vonatkozásban a tennivaló sok… Általában elérkezettnek látszik az idő a városéghajlati vizsgálatok intézményes és céltudatos megszervezésére. (28)

Az előbbi mondatokat e sorok írója még egyetemi hallgatóként olvasta, és többek között ez indította arra, hogy belefogjon Budapest sajátos városklímájának kutatásába. Milyen változásokat idéz elő a beépített, erősen tagolt városi felszín s a tüzelőanyagok felhasználása az egyes éghajlati elemekben és energiaáramlásokban? Milyen szerepet játszanak a különböző fizikai folyamatok a *városi hősziget* (új fogalom!) létrejöttében? Hogyan változik a hősziget intenzitása és kiterjedése a nap- és évszakok, valamint az időjárás függvényében? Milyen mezoklímatípusok különíthetők el Budapest területén? Mit mutatnak az épphogy elkezdett mérések a levegő szennyezettségéről? – A válaszok megadásához

fel kellett dolgozni a főváros területén valaha több-kevesebb ideig működött 25 észlelőállomásnak, valamint az akkortájt megkezdett sugárzásméréseknek az adatait. A finomabb helyi különbségek felderítéséhez terepi mérésekre volt szükség. A beépített felszín sugárzás-visszaverő képességét (albedóját) miniatűr városmakett felépítésével lehetett vizsgálni. A bő évtizedet felölelő kutatómunka eredményei végül monográfiában összegződtek (Probáld Ferenc: *Budapest városklímája*. Akadémiai Kiadó, Budapest; 127 o.); hasonló mű korábban a világ alig néhány városáról készült. A könyvből újabb, gyakorlati vagy elméleti szempontból érdekes kutatási témák is kirajzolódtak, és a munka több vidéki városunkban folytatókra talált. Mostani lehetőségeik – számítógépek, informatikai programok, műholdas mérések birtokában – olyanok, amilyenekről fél évszázada csak álmodni tudtunk. (Igaz viszont, hogy Pest belső kerületeiben régóta nincs meteorológiai állomás, emiatt halljuk gyakran: az országos hőmérsékleti csúcsértéket Újpesten mérték.)

Egyedülálló mű: Budapest iparföldrajza

Az 1940-es évek végén a magyar tudomány szovjetizációja száműzte a geográfiából a „burzsoá gyökerű" emberföldrajzot, és helyébe a marxista-leninista alapon álló gazdaságföldrajzot, azon belül pedig – a korszellemmel összhangban – az iparföldrajzot állította. Az 1950-es, 1960-as években a földrajzi szakfolyóiratokban megjelent iparföldrajzi tanulmányok legtöbbje alig adott többet, mint egy-egy szűk ágazat – például a téglagyártás vagy az alumíniumkohászat – telephelyeinek leíró-leltározó számbavételét. A '60-as évek közepétől azonban a magyar földrajztudomány negyedszázados elszigeteltsége és ezzel együtt a kutatási témák merev kötöttsége is oldódott. Ugyanakkor megnyílt a lehetőség és az igény arra, hogy a hazai tudomány eredményei a nemzetközi porondon is megjelenjenek. Az MTA Földrajztudományi Kutatóintézete 1964-ben útjára indította a *Studies in Geography* könyvsorozatot, amelyben az Akadémiai Kiadó által színvonalasan szerkesztett tanulmánykötetek és önálló monográfiák láttak napvilágot. E sorozat keretében adták ki 1972-ben az Intézet két munkatársának – Bencze Imrének és V. Tajti Erzsébetnek – hosszú évek munkáját lezáró művét fővárosunk iparáról (*Budapest: An Industrial-Geographical Approach*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 168 o.).

A mű megírásának idején Budapest ipara még alig jutott túl pályája delelőjén: 1970-ben a hazai iparban dolgozók 34%-a a fővárosban tömörült, és az ipar termelési értékének 40%-a innen származott. Éppen ezért érdekes, ám rendkívül nehéz feladat volt a főváros iparának földrajzi feldolgozása, még ha a szerzők, mint azt a szerény cím sejteni engedi, nem is törekedtek a teljességre. A kötet

első felét Bencze Imre írta; ebben a budapesti ipar történetének áttekintése után a fővárosnak a különböző iparágakban elfoglalt szerepét, jelentőségét tárgyalja. Ezután aprólékos részletességgel – még kerületi bontásban is – bemutatja az egyes iparágak részarányát és elhelyezkedését, továbbá jellemzi a fővároson belül kialakult gyáripari koncentrációkat. Kiemeli, hogy az ipari fejlődés már nem annyira a természeti adottságoknak, mint inkább társadalmi-gazdasági tényezőknek köszönhető; ezek sorában viszont a felsőoktatás és a kutatóintézetek koncentrációját nem említi. (Talán mert ezek nem „termelő" ágazatok?) Külön fejezetben foglalkozik a nagy ipari tömörülésből eredő problémákkal. Furcsállhatjuk, hogy itt egy árva szó sem esik a környezet károsodásáról, vélhetően azért, mert e téma akkor még nem szabadult ki a tiltás–elhallgatás pártállami bilincseiből.

A mű második részében V. Tajti Erzsébet Budapest munkaerővonzó hatását elemzi elképesztő mennyiségű, részben a KSH-tól, részben a különböző közlekedési vállalatoktól összegyűjtött adat feldolgozása alapján. Történetileg is vizsgálja az agglomerációban s a tágabb a vonzáskörzet településein zajló népesedési folyamatokat, és különös részletességgel taglalja a naponta 160 ezer embert magával sodró „ingavándor"-forgalmat. Mennyien ingáznak az egyes településekről budapesti munkahelyekre, és pontosan hová, mely üzemekbe tartanak? Milyen munkaerő-áramlások zajlanak a főváros egyes kerületei között? E bonyolult kérdések megválaszolásának nyilvánvalóan hasznát vehette a korabeli várostervezés, az utókor történészei számára pedig az egész mű – rengeteg táblázatával és térképeivel – valóságos kincsesbányának bizonyulhat.

A könyv címe és fő témája alapján tökéletes összhangban volt a korabeli, szovjet típusú gazdaságföldrajz prioritásaival, viszont az átlagot messze felülmúló tudományos igényességgel készült, és a legnagyobb értéket képviselő fejezetek már egyértelműen túlnyúltak az iparföldrajz határain. A fejlett „nyugati" országokban az ipar a '70-es évekre sokat veszített jelentőségéből, és a geográfusok figyelmét egészen más dolgok vonták magukra. Elvétve akadt ugyan még példa valamely ország iparföldrajzáról szóló monográfia elkészítésére, ámde egyetlen nagyváros iparának ilyen mélységű feldolgozása egyedül áll a nemzetközi szakirodalomban: igazi unikum!

Pillanatfelvétel: Budapest a rendszerváltozás után

A vasfüggöny leomlása és a rendszerváltozás egyszeriben ráirányította a figyelmet Közép-Európára, amely a nyugati közvélemény, de még a legtöbb külföldi geográfus szemében is afféle szürke zónának számított. A hirtelen támadt érdeklődés fényében kiderült, hogy fővárosunkról – John Lukacs kultúrhistóriai

remekén (*Budapest, 1900.* Weidenfeld and Nicolson, New York, 1988) kívül – egyetlen tudományos igényű angol nyelvű mű sincs a nagy könyvtárak polcain. E hiány pótlására vállalkozott Enyedi György és Szirmai Viktória 1992-ben a *Budapest. A Central European Capital* című, 183 oldal terjedelmű monográfia megírásával, amelyet a *World Cities* sorozatban a londoni Belhaven Press jelentetett meg.

Enyedi György (1930–2012) a 20. század második felének kiemelkedő magyar geográfusa, aki hihetetlenül gazdag szakirodalmi munkássága révén hazánkban és külföldön egyaránt komoly tekintélyt szerzett; 1984-től 1992-ig a Nemzetközi Földrajzi Unió *(International Geographical Union, IGU)* alelnöke volt, 1999-től 2002-ig pedig az MTA alelnöki tisztét töltötte be. Érdeklődési köre jóformán az egész humán geográfiát átfogta: pályája kezdetén főleg agrárföldrajzzal foglalkozott, később mindinkább a települések, a városi társadalmak kérdései, az urbanizáció folyamatának regionális különbségei kerültek kutatásainak reflektorfényébe. Új szemléletmóddal és számos új gondolattal gazdagította a „nyugat" felé lassan kinyíló magyar társadalomföldrajzot, és a regionális tudomány *(Regional Science)* meghonosítójaként is megörökítette nevét. Könyvének társszerzője, Szirmai Viktória, a városszociológia egyik legkiválóbb hazai művelője.

A kötet négy fő részre tagolódik, amelyek közül az első a „Városi környezet" címet viseli. Itt is bőven esik szó Budapest fejlődésének természeti hátteréről, ám jóval nagyobb hangsúlyt kapnak az államszocialista időkben sokáig teljesen elhallgatott környezeti problémák, a városi környezetet és vele együtt a lakosság egészségét ért károk, azok elterjedése és okai. Ezután következik a „városi tájak" bemutatása: egy lebilincselően megírt, fényképekkel is illusztrált képzeletbeli utazás a történelmi városmagtól a végeláthatatlan lakótelepekig, ami hű keresztmetszetet ad a különböző városrészek sajátos hangulatáról, társadalmi összetételéről, építészeti karakteréről. A második részt a főváros lakosságának, demográfiai és társadalmi fejlődésének szentelik a szerzők, kitérve olyan problémákra is, mint a lakásépítés és lakáspolitika változásai, valamint a belső városrészek elöregedése vagy a különböző jövedelmi rétegek térbeli elkülönülése. A harmadik rész a városi funkciók eloszlásával s a várost körülölelő agglomerációs gyűrű fejlődési szakaszaival és szerkezetével foglalkozik, a leáldozóban lévő ipar helyett immár jóval nagyobb hangsúlyt helyezve a tercier ágazatokra. Az utolsó részben nyomon követhetjük a várostervezés szakaszait a 18. századtól kezdve az államszocializmus korán át a rendszerváltozás pillanatáig, amely egyszersmind a főváros igazgatásának gyökeres átalakulását is magával hozta. A külföldi olvasóban a könyv végső tanulságaként bizonyára megmarad az összkép, amelyet a szerzők így fogalmaznak meg: „Budapest szimbolikája azt üzeni: ez egy régi város, gazdag múltú, értékes város, közép-európai város" (118).

Az államszocializmus öröksége: Elisabeth Lichtenberger és munkatársai

A rendszerváltozás után szélesre tárultak a kapuk a nemzetközi tudományos együttműködés előtt. Ennek köszönhető, hogy a 20. század utolsó Budapest-monográfiája két osztrák és egy magyar geográfus közös kutatómunkájának eredményeként született meg, s német és magyar nyelven is kiadták (Lichtenberger, Elisabeth – Cséfalvay Zoltán – Paal, Michaela: *Várospusztulás és -felújítás Budapesten*. Magyar Trendkutató Központ, Budapest, 1995., 216 o.). A projekt vezetője, Lichtenberger (1925–2017) az összehasonlító városföldrajz kiemelkedő szaktekintélye volt, mellesleg az első hölgy, aki Ausztriában (Bécsben) földrajzprofesszori kinevezést kapott (1972), és úgyszintén az első, akit az Osztrák Tudományos Akadémia tagjává választottak (1987). A kötet nagy ívű nemzetközi áttekintést ad a különböző városnegyedek hanyatlásának és pusztulásának lehetséges okairól, valamint újjáélesztésük (revitalizációjuk) folyamatának és módszereinek tapasztalatairól. Lichtenberger egy hosszú és tartalmas fejezetben különös részletességgel vetette össze Bécs és Budapest sok tekintetben hasonló századfordulós (19. század végi, 20. század eleji) építészeti örökségének sorsát a második világháború utáni évtizedekben, a merőben eltérő politikai rendszerek feltételei között. Budapest belső lakóövében az épületek fele erősen leromlott állapotú; ez az arány kétszer magasabb, mint Bécsben. E megállapítás alapját képező kutatómunka legfontosabb szakasza a terepen, vagyis a pesti oldal belső kerületeiben zajlott: a résztvevők bejárták a területet, feljegyezték és térképezték az egyes háztömbök, utcarészletek épületeinek korát és állapotát, ami önmagában is sokat elárult a környék múltjáról és lakosságának társadalmi státusáról. De vajon milyen okok vezettek a felmérés alapján felvázolt, összességében elszomorító látlelet kialakulásához? A kötet talán legérdekesebb fejezetében Cséfalvay Zoltán 1945-től 1989-ig követi nyomon a belső lakóövezet társadalmában végbement szerkezeti változásokat, a lakosság szociális összetételének romlását és elöregedését, a bérház-államosítás és a lakáspolitika következményeit, az épületek állagának folyamatos hanyatlását, a felújítás halmozódó hátralékát, a városközpont közvetlen közelében is megjelenő *slum*osodást, a ’80-as években döcögve induló és hamarosan félbehagyott tömbrehabilitációs programot – vagyis mérleget von az államszocialista korszak egész bel-budapesti hagyatékáról.

A kötet megírásának idején – amint erről a szerzők is szólnak – még javában zajlott a lakásprivatizáció és a friss külföldi tőkeberuházások nyomán fellobbanó irodaépítési láz, valamint a belvárosi lakások már korábban megkezdett funkcióváltása, irodává alakítása. Még éppen csak fölsejlettek a magántőke bevonásával, partnerségével, majd mindinkább vezérletével végbemenő, nagy léptékű városrehabilitációs tevékenység körvonalai, valamint azok árnyoldalaként a kevésbé

tehetős rétegek kiszorulása a felújított városrészekből, a dzsentrifikáció, a növekvő mértékű szegregáció. Azonban e folyamatok teljes kibontakozása és ennek nyomán tudományos vizsgálatuk már a 21. század városkutatóira maradt.

Zárszó

Monográfiát írni – legyen szó akár saját kutatási eredmények összegzéséről, akár egy városra, tájra vagy problémára vonatkozó szakirodalom szintéziséről – bonyolult és fáradságos feladat, komoly szellemi teljesítmény, amelynek tudományos elismertsége manapság messze elmarad a megérdemelttől. Mégis, ha jelen írásunk keretét túllépve kissé előre tekintenénk 2023-ig, örömmel állapíthatnánk meg: az utóbbi két évtizedben ismét kiváló geográfusok vállalkoztak arra, hogy a Budapestre vonatkozó szakirodalmat értékes monografikus művekkel (is) gazdagítsák. – Hogyan is írta Prinz Gyula bő száz évvel ezelőtt? Idézzük újból: „A metropolis él, tehát változik. Egy évtized elégséges, hogy földrajza lényegesen más képet mutasson." (7) A geográfusok tennivalói tehát a jövőben se fogynak majd el.

Városföldrajzi energiák hatása Budapest fejlődésére

Izsák Éva*

Bevezetés

„A magyar helységnévtárba 1872-ben új név került három töröltnek helyébe. A történelmi fejlődésnek és a földrajzi valóságnak megfelelt az új név" – írta Prinz Gyula geográfus a két világháború között megjelent munkájában.[1] 1872. december 22-én Ferenc József osztrák császár és magyar király aláírta a Pest, Buda és Óbuda városainak egyesüléséről szóló törvényt. Ekkor jött hivatalosan is létre Budapest. De ahhoz majdnem egy esztendőre volt még szükség, hogy első, ünnepi közgyűlését megtartsa a főváros.[2]

Több mint öt évtizede élek Budapesten. Gyerekkorom óta csodálom a város különböző részeit, sokat kirándultam hegyei között, hosszú ideig kajakoztam a Dunán, és Pesten jártam gimnáziumba, egyetemre. Geográfusként, várossal foglalkozó szakemberként csodálattal töltött el a beépítések területi különbözősége, a város térbeli növekedése. Mindig megcsodáltam azt a látványt, ahogyan a földrajzi energiák alakítják Budapestet. Az alábbi tanulmányban igyekszem összefoglalni ezek jelenlétét és hatásait, mind a várostörténeti időben, mind napjainkban. Tanulmányom végén néhány fontos, Budapestre jellemző folyamatot mutatok be röviden.

Városföldrajzi energia mint városalapító erő Budapesten

Bármely település vizsgálata a földrajzi környezet elemzésével kezdődik. Természet és társadalom egységes rendszere a város. Térbeli növekedés, területi változások és fejlődési irányok meghatározó tényezője az a természeti környezet, ahol letelepedett és várost alapított az ember. Az urbanizáció alapja tehát az a földrajzi tér, ahol kialakul a város. A *tér urbanizációjá*nak nevezzük az ember által alkotott városi környezet létrejöttét, azt a folyamatot, amelynek során az ember

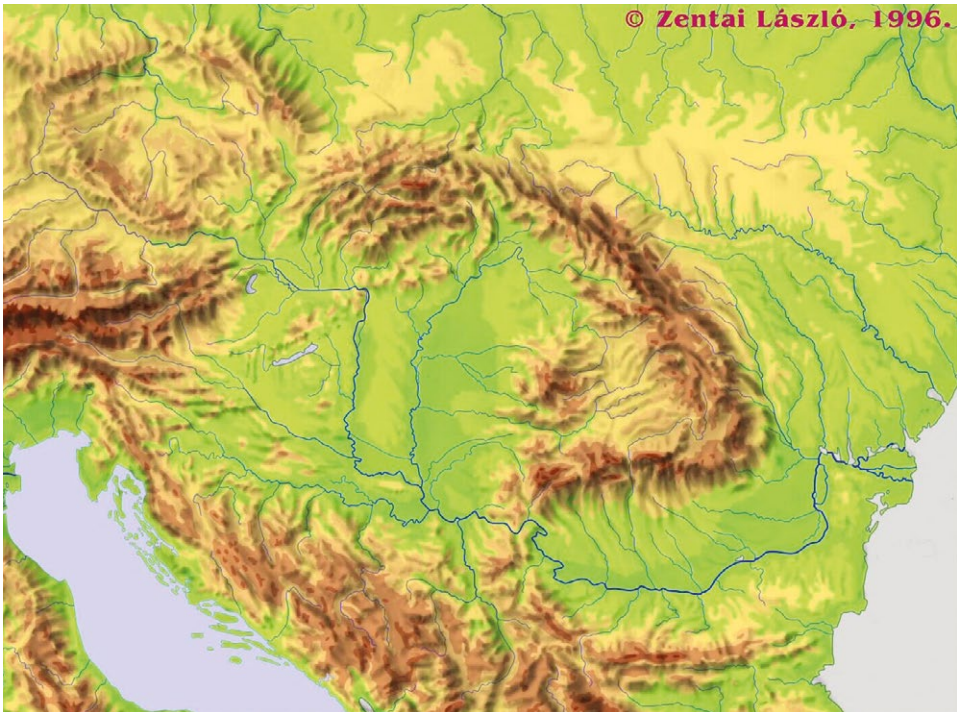
* Izsák Éva (PhD), Eötvös Loránd Tudományegyetem.

1 Prinz Gy. (1938): *Magyar föld – Magyar faj I–IV.* Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest.

2 1873. október 25-én volt az alakuló közgyűlés a fővárosban.

átalakítja a korábbi, tisztán természeti környezetet. Ezt a folyamatot egyrészt a természeti környezet által nyújtott energiák, másrészt a társadalom adottságai alakítják. Természeti energiák azok a lehetőségek, amelyek alkalmassá teszik az adott teret a letelepedésre, települések kialakítására és hosszabb távú emberi életre. Ilyen energiaforrások például a domborzati viszonyok, a szállítási útvonalak adottsága vagy nyersanyagok jelenléte. A városföldrajzi energia meghatározó tényezője a tér urbanizációjának.

Természet és társadalom egységét a Kárpát-medence földrajzi adottságai megfelelően keretezik *(1. ábra)*. E szűkebb területen is megtalálható majdnem minden olyan földrajzi egység/elem, amely egész Európa természeti adottságait jellemzi. Mindennek akár jelképe is lehet Budapest. A város alakulása a kontinentális folyamatok tükörképe, vagyis az európai városfejlődés történelmi lépéseinek, környezeti változásainak szép példája. A természeti környezet kiválóan alkalmas volt arra, hogy emberek itt letelepedjenek, és használják a természet adta energiákat. Bármely történelmi korban a gazdaság fejlettsége határozta meg az itt létrejött település mindenkori térbeni átalakulását és növekedését.



1. ábra. A Kárpát-medence (Forrás: Zentai L. 1996: A Kárpát-medence domborzata. Digitális térkép; azonosító: DKA-000383. https://keptar.oszk.hu/html/kepoldal/index.phtml?id=000383)

A természet adta földrajzi energiákat a történelmi idő városalapító erőkké formálta. A 150 éves Budapest a Kárpát-medence közepén elhelyezkedő, a Duna folyama által kettéosztott város. Természet és társadalom összekapcsolódása egységes állammá a honfoglalást követő évszázadokban megkezdődött. Az ezredvégi államalapítást megelőzően nagy birodalmak területe volt a Kárpát-medence egy-egy része (ókori Római Birodalom), vagy szórvány népcsoportok (pl. kelták, hunok, avarok) használták a területet. A Duna két partján összetalálkozó hegyes, illetve sík vidék mindig is fontos szerepet játszott e terület vonzerejében. Nemcsak különleges és egyedi látványa miatt, hanem a környezet kínálta összetett lehetőségek miatt is.

„Miért Budapest az ország legnagyobb és fővárosa?" (Cholnoky 1915: 13) Cholnoky Jenő *Magyarország földrajza* című tanulmányában leírta azokat a természeti (például hegyvidék és alföld találkozása, átkelési lehetőség a Dunán, hajózási útvonal, dombtető a város védelme miatt) és társadalmi tényezőket (például vásárhelyek, vásárvonalak találkozása, az ország területének benépesülése), amelyek hozzájárulhattak Budapest nagyvárossá válásához. Végül megállapítja, hogy ez a város egy „nagy geográfiai energiájú góc" helyén alakult ki, ahol a természeti és társadalmi tényezők együttes hatására jött létre európai színvonalú metropolisz. Így ír Budapestről:

> Az Alföld, a Dunántúl halomvidéke és a Közép-hegysége, a Kis-Alföld és a Felvidék a Duna kanyarulatánál szögel össze, úgyhogy itt a különböző termelésű területek érintkeznek egymással. Ennek a helynek tehát igen nagy földrajzi energiája van s azt mondhatjuk, hogy a Magyar-medencének igazi szíve, közepe. Valóban, az ország uralkodó székhelyei leginkább itt voltak: Esztergom, Dömös, Visegrád és Buda. A történelem folyamán a kormányzás középpontja is mindinkább Budára, illetőleg Budapestre terelődik, s végre ennek a nagy energiájú helynek földrajzi jelentősége a legújabb korban teljesen érvényre jut s Budapest túlnyomó súlyú fővárosa lesz az országnak. (Cholnoky é.n.)

Mendöl Tibor is a „többféle helyzeti energia" együttes jelenlétével magyarázza a város kialakulását és gyors fejlődését (Mendöl 1963). A különböző helyzeti energiák kombinációja Budapest esetében folyami átkelőhelyet (hídváros), vásárvárost (vásárvonalak találkozása), völgykijáratot (Vörösvári-árok, a Duna-völgy város feletti szakasza) jelent, valamint a „helyzeti energiák tágabb körének", azaz a Kárpát-medencén belül elfoglalt központi helyzetének kedvező viszonyait (Alföld és a középhegységek, nevezetesen az Északi- és a Dunántúli-középhegység találkozása) (Mendöl 1963).

Az említett kedvező energiákat már a 2–3. században felismerték a Római Birodalom vezetői, hiszen *Aquincum* és *Transaquincum* fontos települése volt

Pannoniának. A honfoglalás és letelepedés évszázadai után Buda lett az ország fővárosa, majd 1541–1686 között török katonai és közigazgatási székhelyként működött. A török kiűzése után 1703-ban szabad királyi várossá nyilvánították ugyan, de fővárosi rangját csak másfél évszázad alatt, apránként tudta visszaszerezni.

A városiasodás társadalmi folyamatai: a tér urbanizációja Budapesten

A városiasodás társadalmi folyamatainak, azaz a tér urbanizációjának átalakulása egyben jelzi nemcsak a terek használatának változását, hanem azok városi térré alakulását is. A főváros terjedésével, az urbánus tér növekedésével nem csak a népesség száma módosult. Olyan városi sémák jöttek létre, amelyek új életmódokra és gazdasági-társadalmi rendszerekre, valamint azok eltérő szerepeire épültek. Ahogy terjed a város és átalakul annak térbenisége, úgy alakul ki a Lefebvre által leírt „városi jelenség" is. Lefebvre (1996) szerint a tér ugyanolyan fontos szereppel bír a társadalomfejlődésben, mint az idő. Kialakulnak a város ún. „megélt terei", azaz az urbánus tér átalakul használt terekké. Felhasználva E. Soja elméletét a „tér trialektikájáról" (1999), összefoglalom Budapest városi terének átalakulását és annak térbeni növekedési irányait, valamint ezek függőségét a természeti viszonyoktól.

2. ábra. Pest első dagerrotípiája, 1844 körül (Forrás: Baji 2007)

3. ábra. Ugyanaz a helyszín (a Kecskeméti utca a Kálvin tér felől fotózva) 2022-ben (Fotó: Izsák Éva)

A tér urbanizációjának következő lépése a használt terek „saját térré" alakítása. Ahogyan a társadalom benépesíti a teret, kialakítja azokat a funkciókat, amelyeket a mindennapokban használ. Így történt ez Budapesten is. A tér városiasodása a különböző városi funkciók létrejöttét is jelentette. Ahogyan az emberek elkezdték használni a rendelkezésre álló területeket, kialakították azokat a megélt tereket, amelyeknek a keretei között zajlottak a városi élet mindennapjai. A használt terek kialakulását a saját terek számának emelkedése követte. A területiség mutatta a társadalmi és gazdasági differenciák jelenlétét is. Például a városlakó emberek által használt lakások belsője a mindenkori gazdasági helyzetet is jól tükrözte. Nemcsak a társadalmi különbségek, hanem a városi jól-lét vagy szűkösség is megmutatkozott a lakásokon *(4. ábra)*. Budapesten ez különösen erősen jelentkezett a divergens városiasodási folyamatok miatt is: az urbanizáció kettős, egymástól eltérő folyamatai itt (a pesti és a budai oldalon) különböző módon mentek végbe, különböző térbeni szerkezetet alakítottak ki. Jól látható ez a különbség például, ha Józsefvárosban vagy ha Kuruclesen sétálunk.

4. ábra. Nagy Balogh János: *Konyhabelső*, 1910–1912 (A festmény a Magyar Nemzeti Galéria tulajdona.)

Követve ezt a logikát, könnyen értelmezhető a város térbeliségének változása is. A modern urbanizáció korai szakaszában kiemelten fontos volt a különböző funkciójú (lakó-, munka-, szórakozási, pihenési) helyek elérhetősége, többnyire gyalogosan vagy egyszerű szállítóeszközökkel is, azaz a közelség szerepe. A városok térbeli struktúrája alkalmazkodott ezekhez az igényekhez, melyek Budapest városának térbeli növekedését is meghatározták. A városnövekedés korai szakaszában a centrumhoz való közelség komoly előnyt jelentett, akár a természeti környezet okozta városnövekedési akadályokkal szemben. A Duna – ebben az esetben is – komoly választóvonalat jelentett. Egészen más volt a város térbelisége Budán, mint Pesten. A város fejlődési irányát és szerkezetét erősen befolyásolták a természeti viszonyok.

Természeti környezet és urbánus tér kapcsolata

A városok históriáját kutatva nagyon sok olyan eseménnyel, folyamattal találkozhatunk, amelyek a földrajzi környezet jól körülhatárolható részein zajlottak. Így nemcsak a tér szerkezetének átformálását vizsgálhatjuk, hanem azokat

a történelmi lépcsőfokokat is megismerhetjük, amelyek végül elvezettek az első búvóhelyektől a 21. század globális városáig.

Budapest nagyvárosi fejlődésének alapját Prinz Gyula Pest és Buda területi (térszíni) eltéréseiben, valamint a két városrész közötti közlekedési feltételek biztosításában látja. Megállapítja, hogy a város ott fejlődik, ahol jó utak vannak, ezek révén jön létre a város szerkezete, alakja, s ezek befolyásolják Budapest fejlődését is. Előbbinek szép példázatát adja a város alakjának és területi növekedésének a leírásában:

> Tegyük hozzá, hogy még előbb az a tény, hogy Pest nem önmagában lett nagyváros, hanem magja csak Budának leányvárosa volt. Ezért Pest a hídfő-városok jellegzetes képét vette fel. Duna-melletti magja körül keletkezett gyűrűi megtörtek a folyam partján... Pest gyűrűi a lapályon sem terjedtek egyenletesen. A Pesti-medence alakja által terelt utak és a Kőbánya felé terjedő árvízmentes, száraz magaslat hatása alatt a XIX. század közepéig főképpen délkeleti irányban terjedt a kisiparosok, kiskereskedők, fuvarosok külvárosa, s itt a város kétszer olyan messze terjedt, mint északon, az akkor kialakult kereskedő-negyedben és északkeleten, ahol egy ghettószerű, sötét, sikátoros átjáró-bérkaszárnyás negyed épült. (Prinz 1938: 33)

Az „ikerváros" Pest és Buda két teljesen eltérő természetföldrajzi felépítése hosszú időre meghatározta (és meghatározza a mai napig) a főváros térbeli terjeszkedését. Az első katonai felmérést (1763–1787) megelőzően a Duna jobb partján Budavár mellett további öt kisebb település-kezdemény található a Buda néven emlegetett területen (Tabán, Víziváros, hegyaljai, Duna-parti és országúti telepek), amelyek népessége összesen nem haladta meg a tízezret (Óbudán ekkor 1100 fő, Pesten pedig 2600 fő élt). A kicsi településmagok egymástól „természeti akadályok" által elkülönítve léteztek. Három hegyfok választotta szét őket,[3] melyek alakja és mérete eltérő volt. A Duna két partján kialakuló ikerváros gyors fejlődéséhez hozzájárult az is, hogy a Gellért-hegy tömbje keskenyebbé tette a folyamot, így könnyebb volt rajta az átkelés (Prinz é.n.).

A 18. században[4] a város fejlődése jelentősen felgyorsult. Népességszáma állandóan növekedett, területe egyre nagyobb lett. Térbeli terjedését továbbra is alapvetően a természeti környezet határozta meg. Az első katonai felmérés idején már beépített volt Pest mai belső kerületeinek (VI., VII., VIII. kerületek) a Dunához közelebb eső része. A főút ekkor a mai Váci utca nyomvonala volt, azaz a legfőbb forgalom É–D-i irányban zajlott. A 19. század elején a város

3 Óbuda és Víziváros között a Szemlő-hegy, Tabán és a Víziváros között a Vár-hegy, amelyre a tatárjárás után Budavár épült, és ettől délre pedig a Gellért-hegy tömbje.

4 Buda 1686-ban felszabadult a 150 évig tartó török uralom alól.

tovább terjeszkedett, még mindig elsősorban a természeti viszonyokhoz alkalmazkodva. Így a pesti oldalon főként délkelet felé növekedett; a Pesti-medence alakja miatt ugyanis ebben az irányban emelkedett a felszín, ezért itt sokkal szárazabb, árvízmentesebb területek voltak. A második katonai felmérés (1806–1869) idején ebben az irányban már kétszer nagyobb a város kiterjedése, mint északon. Buda területe az említett időszakban nem sokat növekedett, aminek okát ismét a természeti tényezőkben kell keresni (kevés kapcsolat a szomszédos településekkel, nehezen megközelíthető területek stb.).

Az urbanizáció dichotómiája

A városok térbeli növekedése, az urbanizáció folyamata soktényezős jelenség. Több olyan hatást is vizsgálhatunk, amely az egyre növekedő számú városi lakosság térbeli elhelyezkedését befolyásolhatja. Budapest területi terjedésében meghatározó fontosságú két tényező:

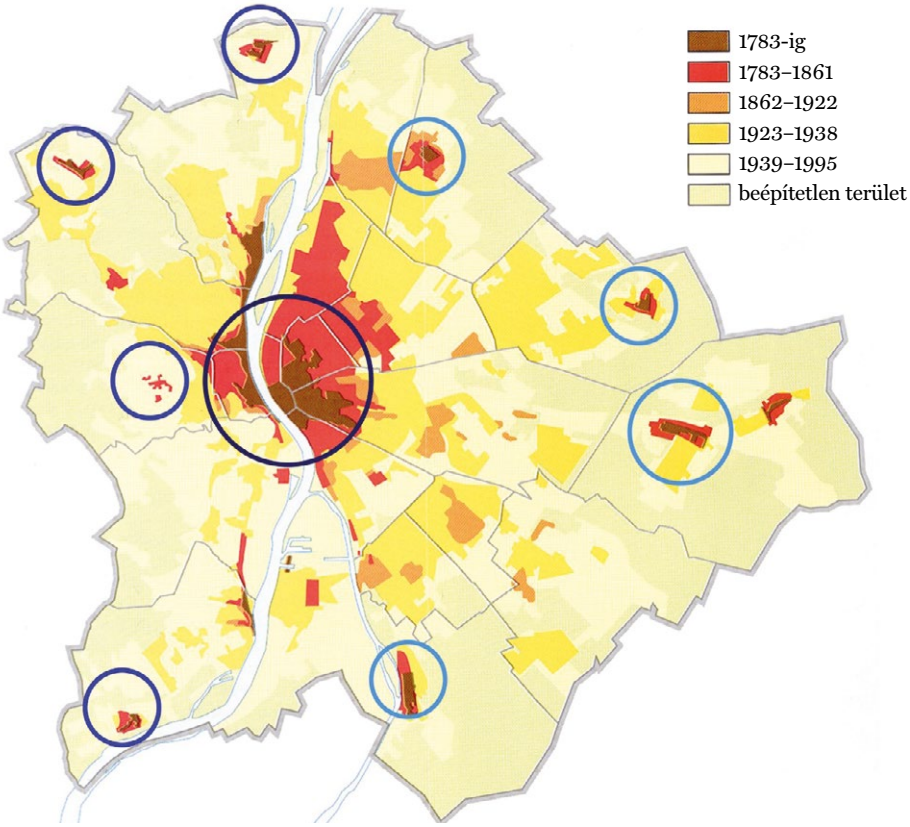
– a természeti viszonyok;
– a központtól (centrumtól) való távolság.

A fenti két tényező urbanizációra gyakorolt hatása változó erősségű. A lakosság számának növekedésével a városrészek, települések kezdetben arra terjeszkednek, amerre könnyen beépíthető, nagy szabad területek húzódnak (szántók, legelők, mezők és kertek). A rossz minőségű, nehezen művelhető területek (mocsarak, lápok, erdők) gátolják, vagy legalábbis késleltetik a beépítést, a települések térbeli terjeszkedését (Fiar–Izsák 1996). A centrumtól való távolság a természeti környezet függvényében gyakorol hatást a térbeni terjeszkedésre.

A városlakók számának növekedésével együtt nő a város térbeli kiterjedése. Pest és Buda eltérő domborzata eltérő térbeni növekedést eredményezett. Az urbanizáció folyamata térben és időben is módosult. Ennek alapján Budapest jelenlegi közigazgatási határán belül három, egymástól jól elkülöníthető növekedési típust figyelhetünk meg, melyek jellemzőek a két városrészben. Mindhárom a természeti viszonyok függvénye. A centrumtól való távolság befolyásolta a város növekedését, de ahol ezt természeti környezet akadályozta (pl. hegyes-völgyes domborzati viszonyok), ott lassabban, több gócban történt a növekedés. A térképen ugyanakkor látható az is, hogy a centrumtól való távolság miként befolyásolta a városmaghoz közeli települések növekedését.

Az urbanizáció dichotómiája a kétféle természeti környezet következménye. A város térbeni növekedése más-más térbeli szerkezeteket alakít ki, ez különböző városnövekedést eredményez. Az urbanizáció dichotóm modellje érvényesül, ami az eltérő természeti környezet mellett a társadalmi szerkezet különbözőségeit

okozza. Budapest egész várostörténete összekapcsolódik a dichotóm urbanizáció-val. A kettősség nemcsak a természeti, hanem a társadalmi környezetet is jellemzi.



5. ábra. Beépített területek növekedése Pesten és Budán, 1783–1995 között (Izsák 2003)

Vertikális és horizontális urbanizáció

A természeti környezet eltérő adottságai nemcsak a város növekedésének dichotómiáját eredményezik, hanem a vertikális és horizontális urbanizáció területi változásait is. A lakosság számának emelkedése nyomán az adott településen egyre több ember él, amint ez Budapest másfél évszázados történetében jól követhető. A lakosság számának hirtelen emelkedése a városfejlődés területi különbségeit is erősítette. A síkabb területek mindkét típusú növekedési modellt eredményezték, azaz a vertikális urbanizáció keretében sok ember élőhelyéül szolgáló lakótelepek épültek. Az emeletek számának növekedése a vertikális urbanizáció fő tanújele. A horizontális városnövekedés területi sokfélesége is nagyon jellemző a fővárosban. Ennek szép példája az 1950-es évek városnövekedési

tendenciája, amikor a Budapestre költözni vágyó lakosságot a keleti irányban növekvő, korábbi határait messze kitágító főváros és az agglomeráció még távolabbra nyúló térségei fogadták be.

Budapest vizuális kommunikációja

A térben megjelenő város egyben vizuális kommunikáció is – lehetőség arra, hogy a település meghatározza az általa sugallt információkat. Budapest természeti adottságai (hegyek, folyó, erdők, síkság stb.) révén nagyon erős vizuális kommunikácós közeg, számos látványeleme meghatározó. Mindez térben jelenik meg. Azonban a társadalmi változások, történelmi események, politikai ideológiák miatt időben nem mindig tudott hatékony keretévé válni a mindennapi életnek, az emberi kapcsolatoknak.

Tér és idő kapcsolatának fontos jelképe a város vizuális kommunikációja. Elfogadva Bibó Istvánnak *A kelet-európai kisállamok nyomorúságá*ról szóló írását, világossá válhat számunkra, hogy tér volt és van, de idő nem volt elegendő: az „átjáróház" szerep nem kedvezett a vizuális kommunikáció kifejlődésének. De a múltban elszenvedett történelmi traumák következményeit leküzdve Budapest mégis a nemzetközi városhálózat fontos elemévé tudott válni, és a külföld szemében hazánk vizuális jelképévé emelkedett.

Irodalomjegyzék

Baji E. (2007): Egy új kor ősnyomtatványai: A dagerrotípia úttörői Ausztriában. *Fotóművészet* 5(1). http://fotomuveszet.net/korabbi_szamok/200701/egy_uj_kor_osnyomtatvanyai (Letöltés: 2022. 09. 11.)

Bibó I. (2011): *A kelet-európai kisállamok nyomorúsága. Bibó István munkái, Centenáriumi sorozat 5*. Argumentum Kiadó és Nyomda Kft., Budapest.

Cholnoky J. (1915): Budapest földrajzi helyzete. *Földrajzi Közlemények* 43(5). 193–225.

Cholnoky J. (1929): *Magyarország földrajza*. Danubia Könyvkiadó, Budapest.

Izsák É. (2003): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői*. Napvilág Kiadó, Budapest.

Fiar S., Izsák É. (1996): A természeti és társadalmi környezet változása Budapest négy mintaterületén a XVIII. századtól napjainkig. *Földrajzi Közlemények* 120(2–3). 151–165.

Lefebvre, H. (1996): *Writings on Cities*. Blackwell, Oxford.

Mendöl T. (1963): *Általános településföldrajz*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Prinz Gy., Cholnoky J., Bartucz L., Teleki P. (1938): *Magyar Föld – Magyar Faj I–IV. kötet*. Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest.

Soja, E. (1999): Thirdspace: Expanding the scope of the geographical imagination. In Massey, D., Allen, J., Sarre, P. (eds): *Human Geography Today*. Blackwell Publishers, Oxford. 260–278.

Budapest földtani öröksége dióhéjban

Mindszenty Andrea*

Miért fontos a geológia?

Fővárosunk vonzerejét pezsgő kulturális élete, épületeinek művészettörténeti értéke, köztereinek hangulata mellett elsősorban *földrajzi fekvése* adja. A Budai-hegység koszorúja, a Duna felé lejtő dimbes-dombos táj, a folyón átívelő hidak, a messzire nyúló Pesti-síkság és a látóhatárt lezáró Gödöllői-dombság méltó keretbe foglalja mindazt, amit e fővárossá vált településegyüttes sok évszázados fejlődésének eredményeként magunkénak mondhatunk. Arra, hogy a párját ritkító környezet kialakulásának milyen mélyebb okai vannak, ritkán gondolunk.

A Gellért-hegy sziklameredélyét, a hegyek lábánál fakadó meleg forrásokat, a királyi palotának kezdettől fogva védelmet kínáló Várhegyet, világhírű barlangjainkat és számos egyéb természeti értékünket az elmúlt évszázmilliók alatt lezajlott *geológiai folyamatok* nélkül pusztán a jól ismert földfelszíni ún. „külső erők" önmagunkban nem tudták volna ily tökéletesen létrehozni. A város kialakulása, fejlődése szempontjából a geológiai és földrajzi adottságoknak *együttesen* volt legalább annyira meghatározó szerepük, mint a társadalmi/történelmi folyamatoknak. Ha városunk történetét a *geológiai/földrajzi adottságok* és a *társadalmi folyamatok* állandó *kölcsönhatása*ként értelmezzük, akkor előtűnik, miként segítették, vagy miként hátráltatták a fejlődést ezek a lényegében *természeti adottságok* a történelem során, s miként alakulnak ugyanezen kölcsönhatások napjaink alapvetően technokrata civilizációjának körülményei közt.

Gazdag földtani örökségünkért felelősséggel tartozunk, nemcsak esztétikai értékei okán, hanem mert ez adja létünk kereteit, alapját, ez a „Föld, amelyen élünk", közvetve vagy közvetlenül ebből fakad minden gazdagságunk, amellyel okosan kell sáfárkodnunk.

* Mindszenty Andrea (DSc), *professor emerita,* Eötvös Loránd Tudományegyetem.

Pest-Buda: Miért éppen itt?

Embercsoportok adott helyen való megtelepedésének ősidők óta az alábbiak a legelemibb természeti feltételei:

– az élethez elengedhetetlenül szükséges *víz* közelsége, valamint az *élelem* megszerzésének lehetősége (pl. termékeny talajú folyóvölgyekben);
– a természeti és társadalmi *katasztrófák* (pusztító áradások, földcsuszamlások, hosszan tartó esőzések, egyéb előnytelen klimatikus tényezők, ellenséges támadások stb.) *elleni védekezés* lehetősége (pl. barlangok; később folyóvölgyek közelében elhelyezkedő, erődítmény gyanánt is szolgáló magaslatok).

A társadalom fejlődésével ezek fokozatosan újabb és újabb elemekkel egészültek ki:

– szárazföldi kereskedelmi útvonalak kereszteződései; gazdaságos *szállítási útvonal*ként kínálkozó, állandó vízhozamú, hajózható, de átkelési lehetőséget is biztosító (nem túl széles) *folyók*; jó kikötőket kínáló tengerpartok közelsége;
– természetes *építőanyag*ként használható kőzetek lelőhelyeinek közelsége stb.

Hogy a mai főváros területe mindezeknek már az őskorban megfelelt, azt mi sem mutatja jobban, mint hogy az egykori ármentes Duna-teraszokon, a Duna jobb partján, valamint a Csepel-szigeten, a régészeti ásatások *neolitikumi* és *rézkori* leleteket, a *bronzkor*ból pedig már jelentős települések nyomait tárták fel (pl. Albertfalva) (Endrődi–Reményi 2016). Ezeknek az ősi kultúráknak a megjelenését, településeiknek a mai főváros határain belüli koncentrálódását nemcsak a folyó közelsége és az ármentes magaslatok előnyös tulajdonsága tette lehetővé, hanem egyebek közt az is, hogy az ártéri üledékek kőzetlisztes-agyagos összetételük folytán nemcsak termékeny talajt kínáltak, hanem a kezdetleges háziipar (edények készítése) nyersanyagaként is felhasználhatók voltak.

A későbbiekben (Kr. e. 4. századtól) a *kelták* ismerték fel a kitűnő természeti adottságokat s népesítették be a területet, amely a nagy folyó közelségén kívül egyúttal jól védhető magaslatokat is kínált. A Gellért-hegyen épült palánkváruk *(Oppidum)* mellett a mai város számos más területéről (legutóbb Budaörsről) is kerültek elő kelta leletek.

A Kr. u. 1. századra, Vespasianus császár uralkodásának idejére tehető a *rómaiak* megjelenése e kedvező helyen, amelynek természeti adottságai mellett már társadalmi/politikai helyzete (a Dunával párhuzamosan húzódó *limes*) is fontos tényezője lett a település várossá alakulásának. *Aquincum* létrejöttével (Domitianus idején, Kr. u. 89-ben) a mai Budapest területén már valódi városról beszélhetünk. A nyilvánvaló területi/földrajzi adottságok mellett a rómaiak

számára a természetes építőanyagként szolgáló földtani képződmények jelenléte, s azok egy bizonyos fajtájának az általuk Itáliában megszokott építőanyagokhoz való hasonlatossága ugyancsak fontos tényező lehetett a hely kiválasztásakor. Gondoljunk csak a római Colosseumra, a diadalívekre és sok más épületre, amelyeket Itáliában a Rómához közeli antik Tivoli *(Tibur)* környéki travertinó *(„lapis tiburtinus")*-előfordulásokról származott kőből építettek. Mivel a Buda-környéki édesvízi mészkőfeltárások a tivoli travertinóhoz nagyon hasonló építőkőnek való anyagot kínáltak, a rómaiak ezt láthatólag örömmel használták fel az aquincumi és óbudai amfiteátrumok, a híres *aqueductus*, a katonaváros és a polgárváros házainak, fürdőinek megépítéséhez, a temetők szarkofágjainak, sírkőfaragványainak elkészítéséhez. A folyó mentén fakadó források nemcsak ivóvizet kínáltak, hanem a híres római fürdőkultúra alapjául is szolgáltak ebben a Rómától távoli tartományban.

A rómaiak visszavonulását, majd a birodalom bukását követő évszázadokban, amikor az egykori római város helyén hunok, germánok, avarok adták egymásnak a „stafétabotot", a kisebb-nagyobb népcsoportok megtelepedésére megint csak azoknak az elemi feltételeknek a teljesülése volt hatással, amelyeket fentebb már említettünk (vízbőség, élelemszerzési lehetőség, erődítésre alkalmas védhető magaslatok).

A magyarok bejövetele és megtelepedése után mindezek mellé fokozatosan felzárkóztak a társadalom mindenkori fejlettségi fokának megfelelő egyéb szempontok. Ilyenek a népesség növekedésével járó városiasodás követelményeit kielégítő tényezők, mint például a fejlődő kereskedelmet alkalmas módon kiszolgáló *szárazföldi és vízi utak*; a folyó mentén egymással érintkező hegyvidéki és síksági területek különböző mezőgazdasági termelvényeinek cseréjét biztosító *földrajzi fekvés* (a hegyvidéken szőlőtermesztés, erdőművelés, a síkságon gabonafélék), továbbá – akárcsak a rómaiak idején, de változatosabban – a környező vidék *építőanyagokban való gazdagsága*. Ez utóbbi akkor vált igazán fontossá, amikor a tatárjárást követően IV. Béla Esztergomból a jól védhető budai Várhegyre telepítette át a királyi székhelyet, s megindultak a nagy építkezések.

A főváros tágabb körzetében a történelmi múltra visszatekintő, klasszikus építőipari nyersanyagok (jól faragható *mészkő* pl. Sóskúton, a Tétényi-fennsíkon; *travertinó* a Kiscelli-fennsíkon, Budakalászon; *márga, dolomit, dolomitmurva* pl. a Svábhegy vagy a Hármashatár-hegy környékén; *agyag* a mai Feneketlentónál, továbbá a Bécsi út mentén és Solymáron) bányahelyei a mai napig megtalálhatók és részben ma is aktívak. Melléjük felzárkózott a 20–21. század karakterisztikus építőanyagának (beton) előállításához szükséges homok és kavics, és – noha a bányák többsége ma már a városhatárokon kívülre szorult (Délegyházától Budakalászig, Sóskúttól Süttőig és Pilisvörösvárig) – együttesen ékesszólóan bizonyítják, mennyire fontos szerepet játszanak még ma is a város fejlődésében!

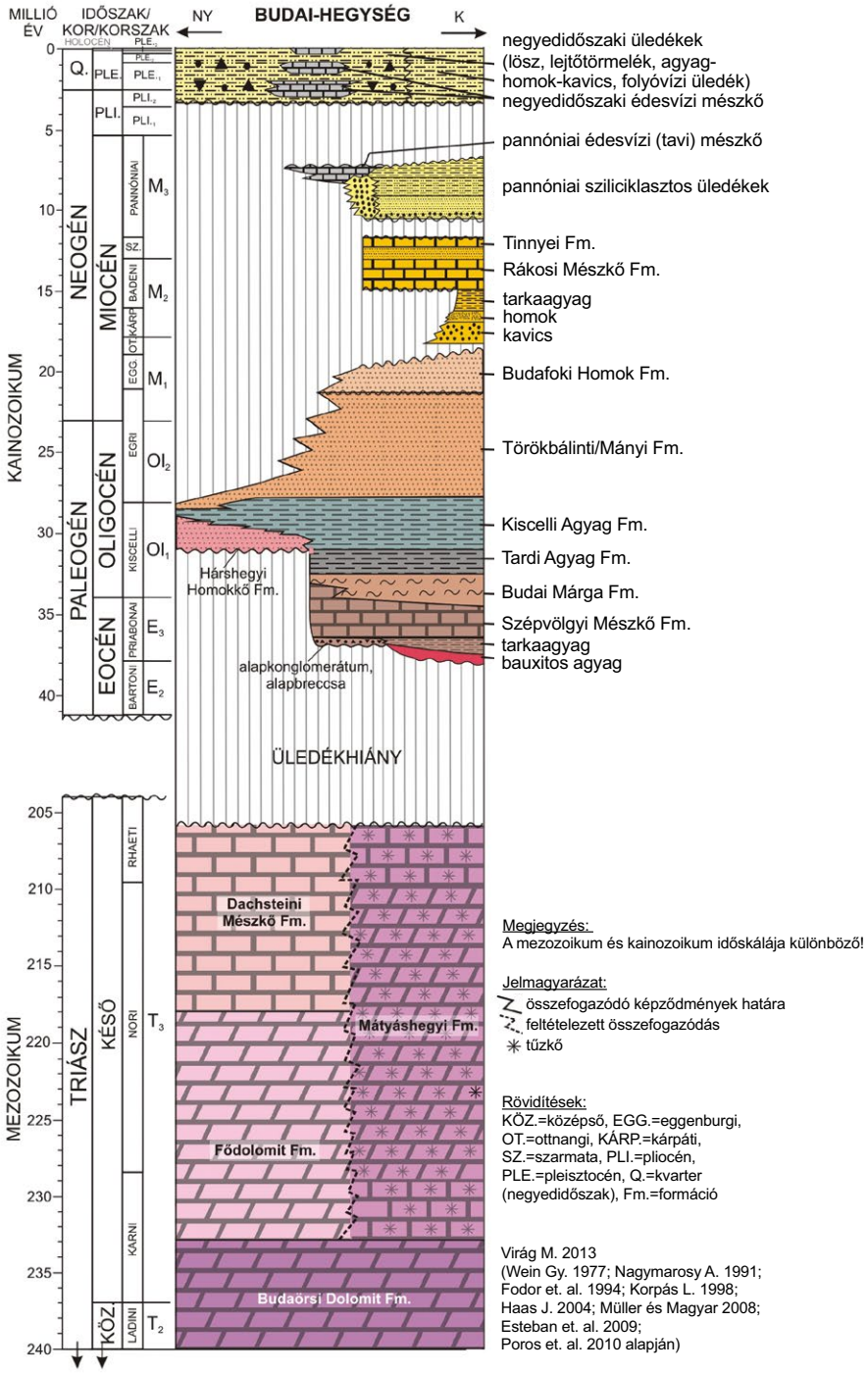
A város földtani öröksége

A Gellért-hegyről letekintve elénk táruló panoráma – a folyó jobb partján a Budai-hegységgel, bal partján a Pesti-síksággal – a geológus számára egyértelműen jelzi: a Duna vonalában itt két teljesen különböző földtani felépítésű terület érintkezik egymással, minden bizonnyal egy a Dunával többé-kevésbé párhuzamos *törésvonal* mentén. A jobb partot alkotó, a Gellért-hegy szikláit, a Rózsadomb és Hármashatár-hegy tömegét is felépítő *kemény kőzetek*kel a felszíni erők, az erózió nem tudtak elbánni, ezzel szemben a pesti oldal sziklakibúvások nélküli, egyhangú, sík felszíne a talajtakaró alatt *laza üledékek*et sejtet, amelyeket nyilvánvalóan a folyók halmozhattak fel, s ezek takarják el avatatlan szemek elől a mélyben rejtőző keményebb kőzeteket *(1. ábra, 2. ábra)*. Mik is ezek a kőzetek, hogyan keletkeztek, miről mesélnek?

Kemény kőzetek

Dolomit és mészkő

A Nagy-Budapest területén (a Gellért-hegyen, a Sas-hegyen, a Sváb-hegyen [Tündér-szikla], a Hűvösvölgy fölé magasodó Apáthy-sziklánál; a Hármashatár-hegyen; a Budaörs feletti Odvas-hegyen, Huszonnégyökrös-hegyen, vagy a Budakeszi Vadasparkban és a környező hegyeken) látható világosszürke sziklakibúvások a földtörténet *triász időszak*ából származó *dolomit*ok, kémiai összetételükre nézve kalcium–magnézium-karbonátok [$CaMg(CO_3)_2$] *(3. ábra)*. Eredetileg tengeri üledékekként halmozódtak fel, s arról mesélnek, hogy 200–240 millió évvel ezelőtt ezen a földdarabon trópusi tenger hullámzott, és a karbonátos üledékek többsége az e tengerben élt apró, egysejtű élőlények váztöredékeinek sokaságából halmozódott össze és vált hosszú idő alatt kemény kőzetté. Hozzáértő szemlélő ebben az *eredetileg finom mészíszap* anyagú kőzetben, nagy szerencsével, megpillanthat egy-egy *puhatestű* (kagyló- vagy csiga-) héjtöredéket is. Egyes helyeken (például a Fazekas-hegyen, vagy a Hárs-hegy északi oldalán) dolomit helyett *triász mészkő*vet is találunk (a geológusok ezt az Alpokból jól ismert ún. *dachsteini mészkő*vel azonosítják). A *mészkő* a dolomittól elsősorban kémiai összetételét tekintve különbözik: uralkodóan *kalcit* nevű ásványból (kalcium-karbonát, $CaCO_3$) áll, s a dolomithoz hasonlóan trópusi hőmérsékletű tengervízben élő, többnyire egysejtű állatok, továbbá növények (algák) vázából, illetve a felületükön a tengervízből kicsapódó finom karbonátanyagból keletkezik. A város távolabbi környezetében (a Buda–Pilisi hegységben számos helyen, például Nagykovácsiban, Pilisszántón, Piliscséven) ezt a tiszta mészkőzetet még az 1950-es években is előszeretettel használták *égetett mész* előállítására. Ebből készül a hagyományos építőiparban



1. ábra. A Budai-hegység földtani képződményei és néhány jellemző kőzettípusa (Virág M. 2013 in Mindszenty 2013)

2. ábra. A Budai-hegység földtani képződményeinek elterjedése Fodor L. (2000) szerint (Fodor L. 2000 in Mindszenty 2013)

elengedhetetlenül szükséges oltott mész, amely a kötőanyagok – mészhabarcs, malter – fontos alkotórésze. Sajnos mára az egykori mészégető kemencék, a Derapatak pilisszentkereszti szurdokvölgyének bejárata közelében ismert 19. századi maradványok kivételével, csaknem mind nyomtalanul elpusztultak.

Márga (agyagmárga, mészmárga)

A fővárosban tanulmányozható *márgás kőzetek* (agyagtartalmú mészkő) fiatalabbak, mint a triász dolomit és mészkő. Ezek a földtörténet harmadidőszakában – közelebbről az *eocén*ben, mintegy 40 millió évvel ezelőtt – jöttek létre Leglátványosabb lelőhelyeiket az óbudai Szépvölgyi út mentén sorakozó felhagyott kőfejtőkben (Pálvölgyi, Mátyás-hegyi kőfejtők), továbbá a Hunyad-ormon és az óbudai Róka-hegyen találjuk. E több vagy kevesebb agyagot tartalmazó *agyagmárgás* vagy *mészmárgás* kőzetek is eredetileg tengeri üledékek voltak, uralkodóan egysejtű, mészvázas élőlények – lapos, korong alakú *Nummuliteszek* és *Discocyclinák* – maradványaiból állnak, de ezek az egykori élőlények nagyobb méretűek voltak, mint távoli triász rokonaik, és gyakorlatlan szemlélő számára is könnyedén felismerhetők, nemcsak a ma már inaktív kőfejtőkben, hanem némely budai ház nagyméretű lábazati köveiben is (például az I. kerületi Mészáros utca és Ág utca sarkán álló épületnél). A kőzetalkotó mennyiségben jelenlévő tengeri élőlények maradványait vizsgálva a geológusok arra a következtetésre jutottak, hogy e kőzetek képződésekor mind az éghajlati körülmények, mind a környezeti viszonyok már mások voltak, mint a triász időszakban. A tengervíz hőmérséklete nem volt már egyértelműen trópusi, továbbá – mivel a távolabbi környezetben ekkor már javában zajlott az alpi hegységképződés – a fokozatosan kiemelkedő területekről a szárazra került, változatos összetételű kőzetek agyagos málladéka, valamint a hegységképződéssel együtt járó vulkáni működés finomszemcsés termékei is behordódhattak az eredetileg tiszta vizű medencébe. Így jöttek létre az agyagos-meszes összetételű *márgák*. Tévedés lenne azonban azt gondolni, hogy az eocént a főváros területén kizárólag márgás képződmények képviselik. A legidősebb eocén kőzetek között (például a Szépvölgyi út felső szakaszán, a Fenyőgyöngye kőfejtőben, a Kecske-hegyen vagy a Kis-Svábhegyen) azért még szép tiszta *mészkövek*et (ún. *szépvölgyi m*észkő) is lehet találni.

Homokkő, durva mészkő

Ismerünk továbbá kemény kőzetekké vált egykori tengeri üledékeket közelebbi korokból is. Ilyen a mintegy 30 millió évvel ezelőtt sekélytengeri, partközeli környezetben lerakódott, *oligocén* korú ún. *hárshegyi homokkő*, amelyben a homokszemcsék összetétele és mérete pontosan jelzi, hogy ebben az időszakban, a hegységképződés előrehaladtával, a távolban már különféle magmás és metamorf kőzetekből álló nagyobb területek is egyre magasabbra emelkedhettek, s fokozatosan az erózió

áldozataivá váltak. A feldarabolódott és jelenlegi helyükre szállítódott ásvány- és kőzettörmelék-szemcséket idővel meszes ($CaCO_3$) vagy kovás (SiO_2) anyagú „cement” ragasztotta össze. Így vált a sekélytengeri homokos üledék kemény homokkővé. A hárshegyi homokkövet természetes feltárásban – *nomen est omen* – elsősorban a *Hárs-hegyen* tanulmányozhatjuk, de ha a János-hegyet megkoszorúzó Erzsébet-kilátó lábazati köveit alaposan megnézzük, kitűnik, hogy ennek a gyönyörű, Schulek Frigyes tervezte épületnek az anyagában is akad e kitűnő teherbíró képességű építőkőből. A Buda–Pilisi-hegyvidéken – például a pilisborosjenői Ezüst-hegyen vagy Pilisszentivánon – még ma is láthatók azok a régi homokkőbányák, ahonnan ezek kikerülhettek. A hárshegyi homokkő kova-cementált változatai helyi nyersanyagként kaszakő, malomkő készítéséhez is alkalmasak voltak.

3. ábra. A Törökugrató-triász dolomitja a Budaörsi repülőtér felől nézve (Fotó: Mindszenty Andrea)

A még fiatalabb, *miocén* korú (mintegy 12–13 millió éves) képződmények között ugyancsak fontos építőkövek vannak. A jellegzetesen „rücskös” felületéről *durva mészkő*nek nevezett, jó teherbíróképességű, de viszonylag könnyen faragható képződmény – főként a 19. században – közkedvelt *építőanyag*ként volt használatos. Ez az eredetileg *mészhomok*rétegek formájában a miocén tengerben felhalmozódott üledék évszázadokon át Pest-Buda „sztár” építőanyaga volt. Mint ilyen, szépen példázza a geológiai adottságok és a társadalmi folyamatok (itt a városfejlődés) sokoldalú kölcsönhatását. Ebből a kőből épült fel a kiegyezés után a főváros legtöbb, kiemelkedő értéket képviselő középülete, így például

a Magyar Tudományos Akadémia palotája, az Operaház, a Mátyás-templom, a Halászbástya, a Citadella, a Lánchíd és a Margit híd pillérei, továbbá számos más, ezeknél öregebb épületegyüttes is. Bizonyíthatóan ezt a közelben elérhető építőanyagot használták már középkori építkezéseken is. A kibányászott kőanyag helyén visszamaradt üregek később különböző társadalmi hasznosításra leltek. A könnyű megmunkálhatóságot kihasználva a környék szőlőtermelő földművesei már a 18. században ebbe a kőzetbe vájták Budafokon a bor, Kőbányán a bor és sör érlelésére szolgáló *pincéiket*. A mai főváros területén a miocén durvamészkő-feltárásait s az egykori bányászat emlékeit őrző üregeket legjobban Budafok–Nagytétény térségében tanulmányozhatjuk, ott ahol a folyó jobb partján az egykori *külfejtések* is voltak. *Budafokon* az építőkő-bányászat felhagyott üregeinek meredek falaiból kiindulva nyomultak a hegy belseje felé, s az így kialakított földalatti járatokat már nemcsak pincének hanem *„barlanglakásoknak”* is használták. A 19. század folyamán egész „lakótelepek” alakultak így ki (Mednyánszky 2009). *Kőbányán* a mélyművelésű kőbányászat felhagyott tároit a 19. század második felében a Dreher sörgyár kezdte sörérlelés és -tárolás céljából hasznosítani. A pesti oldalon Kőbánya–Óhegyen a *mélyművelésű* bányászat nyomán mintegy 30 km (!) összhosszúságú földalatti üregrendszer maradt meg, amelynek látogatása szakavatott vezetést igényel.

A kitűnő építőanyag iránti kereslet a mai napig fennmaradt, csupán a bányászat súlypontja tolódott a városon kívülre, Biatorbágy/Sóskút térségébe, ahol a Nyakas-kő szikláin és a hatalmas, ma is aktív sóskúti külfejtés falain *(4. ábra)* jól tanulmányozhatók a miocén durva mészkő üledékföldtani sajátosságai és a leülepedési környezetére jellemző ősmaradványok (kagylók, csigák).

4. ábra. Sóskúti miocén korú mészkő bányája (Fotó: Kovács G. 1999-es felvétele)

Édesvízi mészkő (travertínó)

Az előzőekhez hasonlóan jó teherbíró képességű, ugyanakkor jól faragható, a kémiai állásnak sokkal ellenállóbb *pleisztocén* korú kőzet az édesvízi mészkő. Mint azt fentebb már említettük, gyakorlatilag a rómaiak óta kedvelt építőkő, s az utóbbi időben a 19. századi sztár-építőkővel, a miocén durva mészkővel is versenyre kelt. A durva mészkő ugyanis rendkívül érzékenyen reagál a 20–21. századi szennyezett városi levegővel való kölcsönhatásra. A légkör szén-dioxid- és kén-dioxid-tartalma a légnedvességgel párosulva megtámadja, oldja a többé-kevésbé porózus miocén mészkövet, aminek eredményként a kőfaragványok élei fokozatosan eltompulnak, s az oldott kőfelületre leülepedő városi por és a kölcsönhatás során képződő nem-karbonátos ásványok csúf fekete bevonatot/kérget képeznek rajtuk. Amint e folyamat a kőblokkok belseje felé hatol, azok állékonyságát is jelentősen csökkenti (Siegesmund, Török 2011). A miocén mészkőből álló épületek ezért folyamatos, állandó felújításra szorulnak. Ebben a sorsban osztozott a 20. század második felében az Országház épülete is, amíg 1985-ben el nem kezdődött a falfelületek és faragványok eredeti miocén mészkőanyagának – a küllemét tekintve hasonló megjelenést biztosító, de a városi klímának jobban ellenálló – *süttői travertínóra* való szisztematikus cseréje. A munka 2013-ig tartott s az épület azóta is teljes szépségében pompázik, ékesszólóan bizonyítva, hogy a felületes szemlélő számára mégoly hasonló küllemű, de ugyanakkor különböző korú és eredetű kőzetek állással szemben tanúsított ellenállóképessége merőben különböző lehet.

A fővárosi (Gellért-hegyi, kis-svábhegyi, rózsadombi, kiscelli) és főváros-környéki (budakalászi, pomázi, süttői) *travertínók* mind egykori *(pleisztocén) hévforrás-tevékenység* nyomait őrző üledékek *(5. ábra)*. A forrásokból feltörő nagy mésztartalmú termálvizekből csapódtak ki (ld. még alább). Ahol a források környezetében dús volt a szárazföldi növényzet, ott a mészanyag a növényeket kérgezte be, azokat cementálta és vált felismerhető növénymaradványokban gazdag, *kemény, de porózus és törékeny kőzet*té. Ahol azonban kisebb-nagyobb tavakat képezett, ott a tófenékre leülepedő mésziszapból a fenéken kicsapódó mészanyag által „összeragasztva" *kemény, kevésbé porózus, állékony kőzet* képződött. Ez utóbbi tavi kifejlődés az, amely esztétikus, enyhén sárgásfehér színű, megcsiszolt felületein szép rajzolatot mutat, ezért építő- és díszítőkőként egyaránt használható. Ezzel cserélték ki a Parlament épületének fent említett külső falazóblokkjait, faragványait és sok helyütt – például az Eötvös Loránd Tudományegyetem Lágymányosi Campusának északi épületében – találkozhatunk vele belső díszítőkőként.

5. ábra. Budakalászi travertínó-feltárás (Fotó: Mindszenty Andrea)

Laza (nem vagy csak kevéssé konszolidált) üledékek

Ide soroljuk a nedvesen gyúrható *oligocén*, *miocén* és *pleisztocén agyagokat*, a nem, vagy csak kevéssé cementált *kavicsot*, *homokot* és a *lö*szt. Ezek közös jellemzője, hogy földtani értelemben viszonylag *fiatal* képződmények. Eredetileg vagy nyugodt vizű tenger-, illetve tómedencében vagy folyóvizekben felhalmozódott üledékek. Az *agyagok* egy része tengeri/tavi lerakódású, más részük a folyók árterein szétterült anyag. A folyómedrekben, mederágakban ülepedett le a *durva kavics* és a *homok*. A *lösz* a pleisztocén eljegesedések idején a levegőből kiülepedett finom por, amelyet, az eljegesedéseket megszakító melegebb/nedvesebb időszakok (ún. interglaciálisok) tanújaként, egykori agyagos talajrétegek tagolnak. Lerakódásukat követően e „laza" üledékek többsége soha nem temetődött el annyira, hogy jelentős mértékben összenyomódtak (kompaktálódtak), vagy cementálódtak volna.

Agyagok

Az *oligocén* korú, üde állapotában kékesszürke, a mállott felszínen sárgás színű ún. *kiscelli agyag* a fentebb már említett *h*ársheg*yi homokkő*vel többé-kevésbé egyidős (kb. harminc-egynéhány millió éves), de míg a homokkő sekélytengeri, parti üledék, az agyag az akkori *tengermedence mélyebb részein rakódott le*. A főváros területén mind a pesti, mind a budai oldalon nagy elterjedésben ismert. Felszíni feltárásai Óbudán a Bécsi út mentén és tovább kifelé a Péter-hegy, Üröm-hegy, Arany-hegy vonalában egészen Solymárig sorakoznak. A pesti oldalon csak a metróépítés során, meg néhány mélyfúrásban találkoztak vele a geológusok. Kitűnő durvakerámiai alapanyag lévén mindenütt, ahol a felszín közelében megtalálható volt, gyakorlatilag a főváros helyén kialakult települések létrejötte óta, téglagyártási célra kisebb-nagyobb bányákat nyitottak rá. Az egykori bányagödrök többségét mára betemették (a solymári „Rozália" téglagyár és agyagbányája az egyetlen, amely még mindig működik). egy különleges „hasznosítás" példája a XI. kerületi Feneketlen-tó, amely egy ilyen régi agyagbánya helyén jött létre.

A *kiscelli agyag* többnyire kerámiai célú felhasználása a római időkig nyúlik vissza, de a belőle készült téglák a középkor óta egészen máig népszerűek. A főváros egykori téglaépületeinek többsége az oligocén agyagot hasznosító téglavetőkből/téglagyárakból származó falazóelemekből épült. Ilyen értelemben tehát a *kiscelli agyag* mint nyersanyag jelenlétének a városfejlődésre kifejtett hatása első pillantásra egyértelműen pozitívnak tekinthető. Az agyagnak az a tulajdonsága viszont, hogy nedvesen alakváltozásra, *csuszamlásra, suvadásra* hajlamos, arra figyelmeztet, hogy felszínközeli jelenléte bizonyos esetekben negatív hatással is járhat. Ahol – miként Óbudán is – az egykori, mára felhagyott és laza törmelékkel feltöltött agyagbányagödrök lejtős területen helyezkednek el, ott ennek révén az eredeti rétegsor állaga megváltozik, s a lejtőre vagy lejtőlábra telepített bármilyen újabb építmény, főként ha vízelvezetése nincs kielégítően megoldva, a megzavart üledékanyag nehezen előrejelezhető átnedvesedését, az agyag megcsúszását és komoly épületkárosodást idézhet elő (Paál 1976, Török 2013). Az ilyen területeket ezért „*felszínmozgás-veszélyesnek*" szokás minősíteni, s rajtuk építési korlátozást kell életbe léptetni. Ez történt a Bécsi út mentén is, hiszen a 19. századi téglavetőket nyersanyaggal ellátó agyagbányák maradványai itt (például a Kiscelli Parkban) ma is fellelhetők. A korlátozás feloldásának feltétele ilyen helyeken általában az igen alapos, minden részletre kiterjedő, megelőző *geotechnikai* vizsgálat és a felszínmozgások káros hatásait csökkentő modern alapozási technológiák alkalmazásának megkövetelése

A Kárpát-medencét a *késő-miocén*ben kitöltő nagy kiterjedésű *Pannontó finomhomokos, agyagos üledékei* mind a pesti, mind a budai oldalon

megtalálhatók. Mivel a pesti oldalon ezeket sok helyütt akár több mint 15 méter vastagságú fiatal pliocén és pleisztocén képződmények, valamint a városias településekre oly igen jellemző antropogén feltöltés fedi, természetes feltárásai inkább csak a Budai-hegység területéről ismertek. Ilyenek a Svábhegy tetején a tavi mészkő, vagy a Makkosmária feletti hegyoldalakon a „piktor-tégla" néven ismert fehér vagy sárgásvörös agyag. Mesterséges feltárásai csaknem minden hegyvidéki ingatlanberuházással kapcsolatos építési gödörben szépen tanulmányozhatók.

Egyéb laza üledékek (kavics, homok stb.)

A város területén fellelhető, miocénnél fiatalabb, *negyedidőszaki* (pleisztocén-holocén) üledékek, a kőzettörmelék, a folyóvízi *kavics, homok, agyag,* és – főként a pesti oldalon, a mai belváros területén – a *tőzeges rétegek,* arról tanúskodnak, hogy a Pannon-tó medencéjének feltöltődését követően a majdani főváros helyét a budai oldalon az erózió, a pesti oldalon a hegyek előterében kanyargó, üledékeit szétteregető folyó uralta. Az erózió által „termelt" durva kőtörmelék a budai oldal hegyeinek lábánál gyűlt össze (pl. testvérhegyi törmeléklejtő); a finomabb szemcsés üledékek a nagy folyó és a kisebb-nagyobb mellékfolyók, patakok árterein, míg a tőzeges, szenes rétegek az ártéri mocsarakban rakódtak le. A kavicsrétegek elterjedése jól kijelöli az egykori folyómedrek, mederágak helyét. A termőtalaj alatt közvetlenül települő *lösz* („sárgaföld") a jégkorszak tanúja: száraz hideg időszakokban, amikor a folyó vízhozama lecsökkent, ennek a szél által szállított finom kőzetpornak az ülepedése és lassú felhalmozódása volt jellemző. Bár e hulló por elvileg mindenütt jelen lehetne, a lösztakaró a város területén nem folytonos: a budai oldal emelkedése és az erózió működése a hegyekről csaknem teljesen lepusztította, csak némely szélvédett völgyben maradt meg.

A negyedidőszaki üledékek – kiemelten a *kavics és a homok* – egyik legfontosabb tulajdonsága, hogy mindkettő *kitűnő víztartó*: a szemcséik közötti hézagokat ki tudja tölteni a talajvíz, amely szükség esetén belőlük kiszivattyúzható, vagy ha közönséges kutat ásunk/fúrunk és elérünk egy víztartó kavics- vagy homokréteget, akkor azokból a víz a kútba beáramlik s onnan akár vödörrel kimerhető. A főváros ivóvízellátásának jelentős része ma is ilyen víztartó üledékrétegekből származik (pl. parti szűrésű kutak).

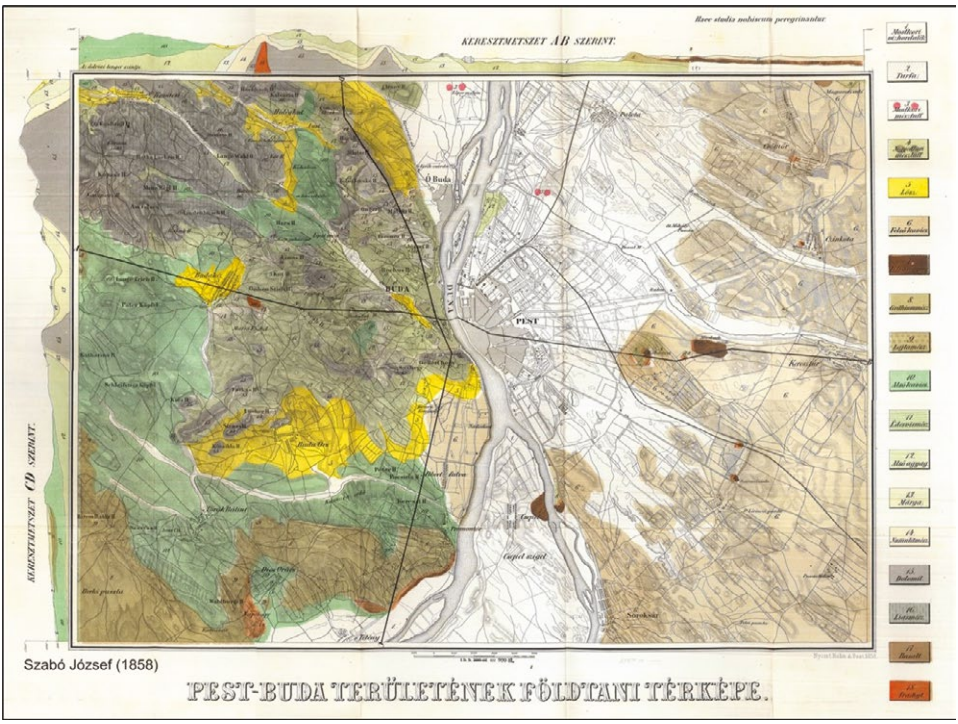
Ugyanezek a képződmények számos egyéb szempontból is rendkívül hasznosak. Mint fentebb már említettük, mindkettő kiváló *építőipari nyersanyag* is, s mint ilyenek, nagyban hozzájárultak a főváros fejlődéséhez. Ékesszólóan tanúskodnak erről a fővárost gyűrűszerűen körülölelő egykori kavicsbányák helyén létrejött tavak (pl. Budakalász, Délegyháza).

A terület geológiai felépítésének befolyása a mai domborzat alakulására: a „földtani örökség”

Megismerkedvén a főváros „altalaját” alkotó kőzetekkel, felmerülhet a kérdés: miért van az, hogy a budai oldalon a felszínt felépítő kőzetek többségükben az idős, „kemény” kőzet kategóriába esnek, míg a pesti síkságot felépítő üledékek lazák, nem konszolidáltak?
A geológia a felszíni észleléseket és számos, a felszín alatti rétegeket feltáró mélyfúrás adatait felhasználva, olyan földtani szelvényeket képes szerkeszteni, amelyek – a felszín alatti rétegek szerkezetét is megjelenítve – érthetővé teszik, miként határozza meg a földtani felépítés a felszíni domborzatot. Az első ilyesféle szelvényeket még Pest-Buda egyesítését megelőzően, 1858-ban Szabó József a Pesti Tudományegyetem geológus professzora szerkesztette *(6. ábra)*. Mivel azonban az ő munkájának fókuszában a város területén fellelhető különböző kőzetfajták minél pontosabb megismerése és leírása állt, ezért térképe és szelvényei szerkezetföldtani adatokat (rétegdőléseket, töréseket) nem tartalmaznak, a szelvények csupán azt rögzítik (amit fentiekben mi is hangsúlyoztunk), hogy a budai oldalt uralkodóan idősebb, kemény kőzetek építik fel, ezzel szemben a pesti oldal képződményei (az ő leírásai szerint is) kevésbé kemények, fiatalabbak. A különbség okaival azonban az idézett térkép-műben nem foglalkozott.

Ahogy a tudomány fejlődött, a Szabó József követői (Schafarzik Ferenc, Vendl Aladár, Papp Ferenc, majd később Wein György, legújabban Fodor László) által készített térképeken egyre több és több szerkezeti jelenség ábrázoltatott. Ezek nyomán ma már tudjuk, hogy a budai és a pesti oldal között ma látható különbséget egy nagy, egymással többé-kevésbé párhuzamos vetődésekből álló töréses zóna eredményezte. E vetődések mentén a – budai oldalról (például a Gellért-hegyről) jól ismert idős (triász időszaki és eocén) – kemény kőzetek a folyótól keletre, a mai pesti síkság területén egymás után, mintegy gigantikus „lépcsőházat” képezve, már húsz-egynéhány-millió évvel ezelőtt elkezdtek a mélybe süllyedni *(7. ábra)*. A pesti oldalon, a Városliget területén a triász dolomitot több mint 1000 méter mélységben érte el egy vízkutatási céllal mélyült fúrás.

Ugyanekkor a jobb parti kemény kőzetekből álló terület szép lassan emelkedett. A kezdetben alig észrevehető (Leél-Őssy [1995] szerint évi 0,15 mm sebességű) vertikális mozgás idővel egyre gyorsult, a késő pleisztocén idején, kb. 200 ezer évvel ezelőtt, egyes kutatók mérései szerint helyenként már elérte az évente 0,5 mm-es „sebességet” (Kele 2011). Ez azt jelenti, hogy ha azóta e sebesség nem változott, akkor az elmúlt 200 ezer év alatt például a Gellért-hegy, egykori pozíciójához képest, legalább 100 méternyit emelkedett. Ez az emelkedési ráta összemérhető akár az Alpokból ismert adatokkal: a Dachstein-masszívum körzetében a késő miocén utáni átlagos emelkedési sebességet Frisch et al. (2001) 0,2 mm/évre becsülték.

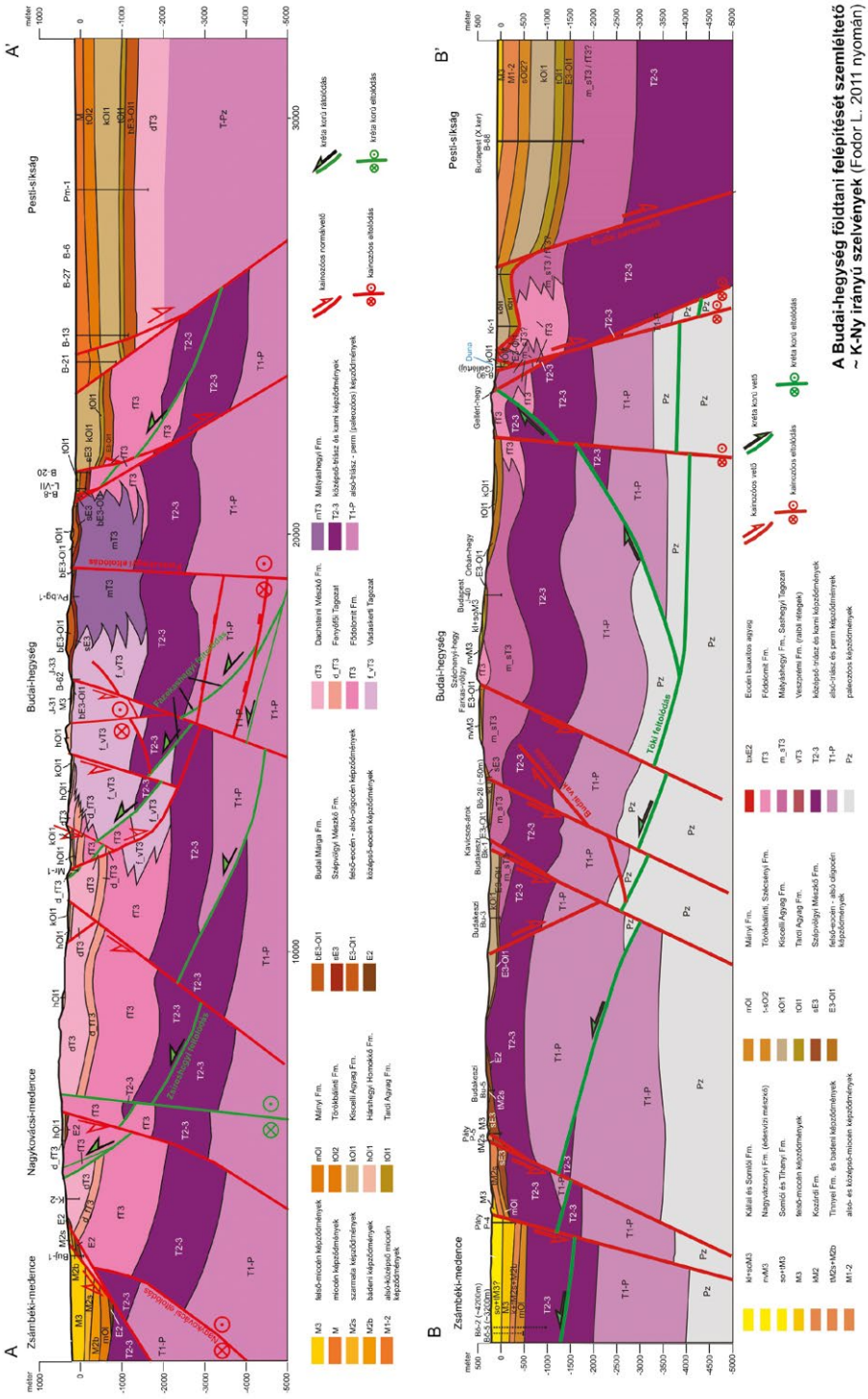


6. ábra. A Budai-hegység földtani képződményeinek elterjedését bemutató térkép Szabó J. (1858) szerint

A budai oldal emelkedése ma is tart, a pesti oldal süllyedése azonban egyes szektorokban leállt, sőt „visszájára fordult". Szépen mutatja ezt a Gödöllői-dombság léte: a napjainkban enyhén emelkedő területen az üledékfelhalmozódás helyett, főként a viszonylag meredek peremeken, már tetten érhető az erózió működése.

Érthetővé válik így a főváros domborzatának kétarcúsága: a budai oldal alapvetően *hegyvidék*- s ezzel szemben a pesti oldal *síkvidék*-jellege. A hegyes vidék a földtörténeti közelmúltban lezajlott, részben ma is tartó *emelkedés*, míg a síkság a *süllyedés* tanúja. Az emelkedő területről az oligocén és miocén kőzetrétegek többsége lepusztult, a hegyekben kibukkanó kőzetek több száz millió évesek. A süllyedő területet a hegyekről lehordódó helyi törmelék és a nagy folyó által távolról hozott hordalékanyag fokozatosan feltöltötte – ezért van az, hogy a pesti síkságon a talaj alatt több száz, akár több mint 1000 méter vastagságban fiatal, „laza" üledékeket találunk.

A két, alapvetően eltérő felépítésű városrészt, Budát és Pestet egymástól elválasztó töréses zóna (a „gigantikus lépcsőház") első lépcsőfokának geológiai sajátosságait legszebben a Gellért-hegy Dunára néző triász és eocén korú sziklái mentén figyelhetjük meg. A meredek hegyoldal voltaképp egy geológiai törés, szaknyelven egy vetődés síkja. E sík mentén zökkent le a Gellért-hegy folytatása



7. ábra. A Budai-hegység földtani felépítését szemléltető metszetek Fodor L. (2000) szerint (Fodor 2000 in Mindszenty 2013)

kelet felé a mélybe. Amikor a Duna vízállása nagyon alacsony, akkor az első lépcsőfok tetejét alkotó kőzetek a Szabadság híd budai hídfőjének közelében még sziklazátonyként kibukkannak a víz alól. E zátonyt a népnyelv „Ínség-kő”-nek nevezi, mivel az effajta alacsony vízállások csak különlegesen csapadékszegény (aszályos) időszakokban fordulnak elő, s tapasztalat szerint a múltban ezeket az időszakokat gyenge gabonatermés, következésképp éhínség követte (Palotai et al. 2012). Tovább kelet felé a „lépcsőház” folytatódik, s a Duna bal partján a triász és eocén képződmények már több száz, távolabbra már több mint 1000 méter vastagságú fiatalabb üledékek alatt érhetők csak el.

A töréses zónának, a domborzat meghatározásán túl, van még egy nagyon fontos tulajdonsága, amely a kezdetek óta fontos szerepet játszik a város fejlődésében. Mivel az összetört kőzetnek mindig nagyobb a porozitása, következésképp a vízvezető-képessége is, mint az érintetlen részeknek, a felszín alatti régióban áramló víz előszeretettel a töréses zónák mentén keresi magának az utat akár lefelé, akár fölfelé (attól függően, hogy a hidrológia törvényszerűségei szerinti ún. *beáramlási*, vagy *kiáramlási* területen vagyunk).

Különösen látványos ez a karsztos vidékeken (beáramlási helyek a *víznyelő barlangok*, a kiáramlást a *források* jelentik). A Budai-hegység uralkodóan jól karsztosodó karbonátos kőzetekből áll, s a Bakony, Vértes, Gerecse hegységekkel együtt a Dunántúli-középhegység összefüggő karsztrendszerének részét képezi. A lehulló és mélybe szivárgó csapadékvíz (beáramlás) hosszú út megtétele után éppen a Duna vonalában húzódó, fent említett töréses zóna mentén igyekszik ismét a felszínre jutni. A földkéregben lefelé haladva a hőmérséklet emelkedik, így minél hosszabb utat tesz meg a víz a mélységben, annál inkább felmelegszik és egyben gazdagodik mindenféle oldott ásványi sóban. Mivel a város területén a folyó-menti töréses zónában éppen a legmesszebbről érkező vizek bukkannak elő *(regionális kiáramlás)*, a források hőmérséklete egyes helyeken akár a 60°C-ot is eléri, másutt csak langyos, de ezek a források mindenképpen a *termálvíz/ásványvíz/gyógyvíz* kategóriába sorolhatók (Goldscheider et al. 2010), s ezek alapozták meg a gyakran emlegetett címet, miszerint „Budapest a termálfürdők városa”. A Gellért fürdő, Rudas fürdő, Rác fürdő, Király fürdő, Lukács fürdő, Császár fürdő, Római fürdő, Csillaghegyi fürdő, Pünkösdfürdői gyógyfürdő mind az említett É-ÉNy–D-DK irányú töréses zóna mentén sorakoznak, s a településfejlődés szempontjából a rómaiak óta a mai napig meghatározó szerepük volt/van.

Ugyanennek a töréses zónának, a törés menti termálvíz-feláramlásnak és a Budai-hegység máig tartó emelkedésének köszönhető fővárosunk másik gyakran emlegetett jellemzője: „Budapest a barlangok városa”. A felszín felé igyekvő termálvíz oldó hatásának eredményeként még a karsztvízszint alatt, a karsztos kőzetben jelentős méretű üregek – ún. forrásbarlangok – keletkeznek. Lelkes

barlangkutatók és professzionális könnyűbúvárok a fürdőket tápláló források mögött a hegy belsejébe nyúló, félig vagy teljesen vízzel telt üregeket áldozatos munkával feltárták, feltérképezték. Közülük leghíresebbek a Lukács fürdő közelében lévő Malom-tó mögötti *Molnár János barlang*, továbbá a Rudas fürdő *Török-forrás*ának barlangja és a Gellért fürdő „*Ősforrása*".

A legkülönösebb azonban, hogy a Budai-hegység folyamatos emelkedése következtében a jelenlegi források elődei (amelyek már a jégkorszak idején, mintegy 2 millió évvel ezelőtt működtek) mára szép lassan elhagyták eredeti forrásbarlangjaikat, s fokozatosan lejjebb és lejjebb „költöztek". Ennek a folyamatnak bizonyítékai a ma több száz méterrel a jelenlegi forrásfeltörési helyek felett, a Gellérthegy, a Várhegy, a József-hegy, a Ferenc-hegy, a Rózsadomb (Pálvölgy) területén a barlangkutatók által a hegyek belsejében megtalált egykori – napjainkra szárazra került – forrásbarlangok. E forrásbarlangok (például Citadella-kristálybarlang, Ferenc-hegyi-barlang, Szemlő-hegyi-barlang, József-hegyi-barlang) belsejét részben az őket egykor kitöltő termálvízből kivált szépséges ásványegyüttesek, részben a termálvíz mélybe költözését követően a lokálisan beszivárgó csapadékvízből keletkezett cseppkőképződmények díszítik.

A varázslatos földalatti „virágoskertre" emlékeztető látvány különleges vonzóerő a fővárosba látogató turisták számára, s ismételten felhívja a figyelmet arra, mennyi mindent köszönhet még a mai Budapest is különleges geológiai/hidrogeológiai helyzetének, a *földtani örökség*nek.

Irodalomjegyzék

Endrődi, A., Reményi, L. (szerk.) (2016): *A Bell Beaker Settlement in Albertfalva, Hungary (2470–1950 BC)*. Budapesti Történeti Múzeum, Budapest.

Fodor L., Magyari Á., Fogarasi A., Palotás K. (1994): Tercier szerkezetfejlődés és késő paleogén üledékképződés a Budai-hegységben: A Budai-vonal új értelmezése. *Földtani Közlöny* 124(2). 109–305.

Frisch, W., Kuhlemann, J., Dunkl, I., Székely, B. (2001): The Dachstein paleosurface and the Augenstein Formation in the Northern Calcareous Alps: A mosaic stone in the geomorphological evolution of the Eastern Alps. *International Journal of Earth Sciences* 90. 500–518. https://doi.org/10.1007/s005310000189

Goldscheider, N., Mádl-Szőnyi, J., Erőss, A., Schill, E. (2010): Review: Thermal water resources in carbonate rock aquifers. *Hydrogeology Journal* 18(6). 1303–1318. https://doi.org/10.1007/s10040-010-0611-3

Gyalog L., Maros Gy., Pelikán P. (szerk.) (2016): *Budapest Geokalauz* (Budapest és környékének földtani térképe 1:50 000). MFGI Kiadvány, Budapest.

Kele S., Scheuer Gy., Demény A., Shen C-C., Chiang H.-W. (2011): A Rózsadomb (Budapest) édesvízi mészköveinek U/Th sorozatos kormeghatározása és stabilizotóp-geokémiai vizsgálata. *Földtani Közlöny* 141(3). 293–312.

Leél-Őssy Sz. (1995): A budai Rózsadomb és környékének különleges barlangjai. *Földtani Közlöny* 125(3–4). 363–432.

Mednyánszky M. (2009): *Magyarországi barlanglakások*. TERC Kiadó, Budapest.

Mindszenty A. (szerk.) (2013, 2015): *Budapest. Földtani értékek és az ember. Városgeológiai tanulmányok*. „In urbe et pro urbe". ELTE Természettudományi Kar, Budapest.

Paál T. (1976): A budai agyagok mérnökgeológiai összehasonlítása matematikai statisztikai alapon. *Földtani Közlöny* 106(3). 229–256.

Palotai M., Mindszenty A., Kopecskó K., Poros Zs. (2012): Az Ínség-kő geológiája. *Földtani Közlöny* 142(3). 243–250.

Szabó J. (1858): *Pest-Buda környékének földtani leírása*. A Magyar Tudományos Akadémia által Nagy Károly-díjjal koszorúzott pályairat. Magyar Tudományos Akadémia kiadása, Pest.

Schafarzik F., Vendl A. (1929): *Geológiai kirándulások Budapest környékén*. Magyar Királyi Földtani Intézet kiadása, Budapest.

Schafarzik F., Vendl A., Papp F. (1964): *Geológiai kirándulások Budapest környékén*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

Siegesmund, S., Török, Á. (2011): Building Stones. In Siegesmund, S., Snethlage, R. (eds): *Stone in architecture. Properties, durability*. Springer, Berlin–Heidelberg. 11–95. https://doi.org/10.1007/978-3-642-14475-2

Török Á., Görög P., Vásárhelyi B. (szerk.) (2013): *Mérnökgeológia – Kőzetmechanika*. Hantken Kiadó, Budapest.

Wein Gy. (1977): *A Budai-hegység tektonikája*. MÁFI Alkalmi Kiadvány, Budapest.

Scheuer Gy., Schweitzer F. (1988): A Gerecse és a Budai-hegység édesvízi mészkő összletei. *Földrajzi Tanulmányok 20*. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest.

Kincs a talpunk alatt – felszín alatti vizek nyomában Budapesten

Mádlné Szőnyi Judit*

Bevezetés

Négy évtizede élek Budapesten, magamének érzem a szelíd lankákkal tarkított zöldövezeti Budát, a pesti belváros patinás eleganciáját, az egykori két várost összekötő Dunát és azt a természeti és kulturális sokszínűséget, melyet fővárosunk kínál. Bár ez az idő alig több, mint egynegyede a 150 évnek, mióta Buda és Pest egyesült, mégis sok változást láttam magam is. A régi szürke, megkopott és mégis szerethető város színei megélénkültek az utóbbi néhány évtizedben. Budapest a szemem előtt alakult át szocialista fővárosból a nemzetközi turizmus kedvenc célpontját jelentő világvárossá. Szeretek sétálni a pesti Duna-parton, és nézni a folyót, gyönyörködni a pazar budai városképben. Mindig csodálattal tölt el a látvány, a táj különlegessége, a táj, az épített környezet és a város hangulata.

Hidrogeológusként, a felszín alatti vizekkel foglalkozó szakemberként van azonban egy másik városképem is, ami a talpunk alatt található és a szemünk elől elzárt vizekkel kapcsolatos. Ez a kép gondolataimban összekapcsolódik a felszíni világgal és azzal egységet alkot.

A budapesti termálvizek kapcsán a világ különböző szegleteiből idesereglő hidrogeológus kollégáktól gyakran hallom a minősítő jelzőt: „egyedülálló", „páratlan". De elegendő-e, ha csak mi, szakamberek tudunk erről? Számtalanszor felmerült bennem a gondolat: miért nem él a város jobban és tudatosabban e gazdagsággal? Ehhez mindenképpen szükséges az adottságok megismerése. Tudom tehát, hogy az én városképem sajátos és nehezen osztható meg másokkal. Mégis azért írok róla ebben az ünnepi kötetben, mert azt remélem, hogy sikerül láttatnom láthatatlant, ami megragadja és el is gondolkodtatja az olvasót, mi több, cselekvésre inspirálja a döntéshozókat.

* Mádlné Szőnyi Judit (DSc), Eötvös Loránd Tudományegyetem; Tóth József és Erzsébet Hidrogeológia Professzúra Alapítvány.

Felszín alatti vizekről, másként

Ahhoz, hogy megértsük Budapest sajátos értékeit, szükséges a felszín alatti vizekről alkotott mai gondolkodás megismerése. E vizek, a felszíni vizektől eltérően, a kőzetek pórusaiban, repedéseiben, hasadékaiban találhatók. A pórusokat a talajban és alatta, csak részben tölti ki a víz, ott ugyanis levegő is jelen van. A felszín alatt bizonyos mélységben eljutunk egy összefüggő vízszintig, ami alatt már minden pórus telített vízzel. Több kilométerig lemehetünk a kőzetburokban és mindenhol telített körülményeket találunk függetlenül attól, hogy vízfogó vagy vezető kőzetekről van szó.

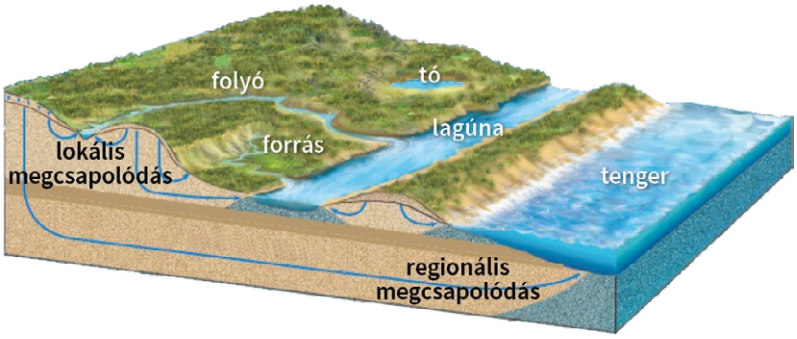
A kőzetburok vizeit tárgyaló tudományterület a hidrogeológia vagy vízföldtan, azaz a felszín alatti vizek tudománya. E tudomány művelése során manapság felszín alatt húzódó vízrendszerekben gondolkodunk. A tudomány fejlődésével felismertük, hogy a víz a korábban tökéletesen vízzárónak vélt kőzeteken is átjut, ez csak idő kérdése. Kétségtelen, hogy vannak vízfogó kőzetek (például agyag, márga), amelyek képesek jelentősen lelassítani a vízmozgást. Mások, például a mészkő, a homokkő vagy a kavics, víztározásra és vezetésre alkalmas kőzetek. Mi hidrogeológusok a vízrészecskék útját próbáljuk megérteni a föld alá kerüléstől egészen addig, amíg ismét felszínre jutnak. De figyelemmel vagyunk e vizek kapcsolatára a folyókkal és tavakkal is.

Csak hogy egy közeli példát vegyünk, megfigyelhetjük, hogy a Duna Budapestnél akkor sem szárad ki, amikor aszályos az idő és tartósan nem hullik csapadék, aminek oka, hogy a felszín alatti vizekből folyamatosan érkezik víz a folyó medrébe *(1. ábra)*. E víz mennyisége nem függ az aktuális csapadékviszonyoktól. Ugyanis e vizeket tápláló csapadék több ezer vagy akár tízezer évvel ezelőtt jutott be a felszín alá.

A vizek tehát nem talajvízként és rétegvízként elszigetelve találhatók a felszín alatt, hanem különböző behatolási mélységű (lokális, köztes és regionális) rendszerekbe szerveződve folyamatos, (többnyire) lassú mozgásban vannak *(2. ábra)*. A mozgás, a folyóvizekhez hasonlóan, a magasabb fekvésű (vízszintű) utánpótlódási területek felől a mélyebb helyzetű (kisebb energiájú) megcsapolódási területek felé irányul. A különbség az, hogy a föld alatt nemcsak horizontálisan, de le- és felfelé is mozog a víz, és ami még lényeges, hogy útjuk során e vizek láthatatlanok maradnak. S mire ismét felszínre lépnek, jelentős távolságra, esetleg több tíz vagy száz kilométerre kerülnek felszín alá jutási helyüktől. A vízáramlás többnyire lassú, lehet, hogy csak néhány centiméter, méter évente. Egy üreges karsztos kőzetben persze jóval gyorsabban zajlik. A víz energiája a kutakban egyszerűen mérhető, ugyanis arányos a mért vízszint tengerszint feletti magasságával. Ezért ezek az egyszerűen mérhető adatok fontosak a vízmozgás megismerésében. A víz útja során a kémiai összetétel változása a kutakból vett

mintákkal követhető. De modellezni is tudjuk a vízrészecskék előrehaladását és kémiai összetételének alakulását, tehát nagyon sokféle eszköz, módszer áll rendelkezésünkre.

1. ábra. A Duna alacsony vízszintje mellett a Margit-sziget csúcsa a híd alatt szárazra került (2022. július 21.). (Fotó: Mádlné Szőnyi Judit)



2. ábra. Lokális, köztes és regionális áramlási rendszerek és megcsapolódásuk: folyók, tavak, tengerek, lagúnák, források (módosítva Barlow 2003 után)

Bizonyos széles körben használt, de pontosan nem ismert fogalmakat is érdemes tisztázni a budapesti adottságok megértéséhez. Nem mindenki tudja, de a termálvíz, ásványvíz és gyógyvíz eredetét tekintve ugyanúgy felszín alatti víz. Mi, emberek alkottuk meg ezeket a kategóriákat, melyeket bizonyos kritériumokat teljesítő felszín alatti vizekre használunk. Az Európai Unióhoz való csatlakozás óta hazánkban is a „mediterrán" ásványvízfogalom van érvényben,

azaz megszűntek az oldottanyag-tartalomra vonatkozó korábbi megkötések. A természetes ásványvíz az új definíció szerint védett víztartó rétegből származik, és a kitermelés helyén palackozzák, hogy minőségét megőrizze. Élelmiszernek tekintendő, és a biológiai vízigény (szomjúságoltás) kielégítésére fogyasztjuk. A gyógyvíz orvosilag bizonyítottan gyógyhatású víz, ami szomjúságoltásra kellemetlen íze miatt sem használható. Elsősorban betegségek megelőzését és a gyógyítást szolgálja.

Szintén érdekesség, hogy a felszín alatti vizek hőmérséklet szerinti osztályozása világszerte eltérő. Hazánkban a legalább 30°C-os felszínre jutó vizet nevezzük termálvíznek. Külföldön sok esetben az évi középhőmérsékletnél magasabb hőfokkal a felszínre jutó vizeket tekintik hévíznek, ami a termálvíz szinonimája. De van, ahol az emberi test hőmérsékletéhez viszonyítják ezt az értéket. A hazai 30°C-os határt alapul véve is többféle osztályozás létezik, de általánosságban elfogadhatjuk, hogy a víz hideg 19°C-ig, míg 20–29°C között langyosnak tekinthető.

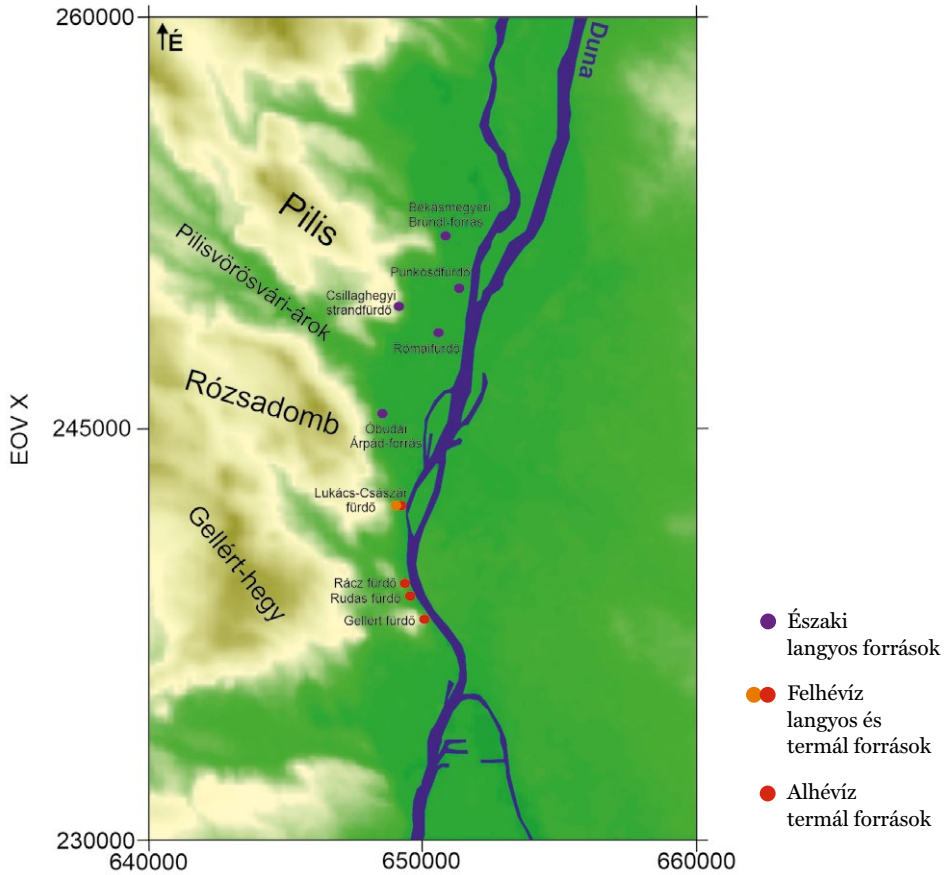
Történeti szemelvények

Budapest méltán híres vizeiről, és nemcsak a Dunára mint felszíni vízre kell itt gondolnunk. A Duna jobb partja megcsapolódási terület, ahol langyos és termálforrások három csoportban, koncentráltan jutnak a felszínre *(3. ábra)*. Ezek az északi langyos források (Békásmegyertől egészen a Rómaifürdőig), valamint a Felhévíz (a Lukács és a Császár fürdő környezete) és az alhévízi források (a Rác, a Rudas és a Gellért fürdő), de a vizek a Duna medrében is megcsapolódnak, szökevény források formájában.

A mai Budapest különleges természeti értékét a kelták is felismerték, majd utánuk a rómaiak is kiaknázták, amikor Óbuda területén várost alapítottak, *Akink*, illetve *Aquincum* (Pannónia provincia) néven. Mindkét szó jelentése „jó víz", illetve „bő víz", ami a hegyek, dombok előterében fakadó bővizű langyos karsztforrásokra utal (Farkas 1998). A források vizét ivó- és fürdővíznek használták és vízvezetéken szállították városukba, *Aquincum*ba. A településnek két *„aquaeductusa"*, magasvezetéke volt. A római civilizációval együtt terjedt el hazánk területén is a fürdőkultusz, ahol elsődlegesen a közös fürdőzésen volt a hangsúly. Ugyanakkor a római építészet egy technikai újítást is használt: ez a *hypocaustum*, a padlóba épített meleglevegő-fűtés vagy fűtőkamra (Póczy–Hajnóczy 1960).

Anonymus hunokról szóló leírása szerint Attila és serege az 5. század közepén a felhévízi források területén állomásozott, de itt táboroztak a honfoglalás idején a magyarok is, Árpáddal az élükön (Dobos 1994). Felhévíz

a középkorban virágzó településsé vált. A mai Lukács és Császár fürdők helyén álló egykori fürdőket jelentős gyógyhelyként tartották számon. A 150 éves török uralom idején Wernher György német származású humanista költő, királyi kamarás írt a felhévízi forrásokról 1549-ben Bázelben megjelent munkájában. Vízföldtani szempontból értékes megfigyelése, hogy a forró és a hideg vizek egymás tőszomszédságában fakadnak, és a víz annyira forró, hogy benne a tojás is megfő.



3. ábra. A langyos és hévizes forráscsoportok fakadási helyei Budapesten (Alföldi et al. 1968 nyomán módosítva in Mádlné Szőnyi és Erőss 2015)

Míg korábban a források vizét „csak” gyógyászati és fürdőzési célokra használták, a törökök már négy alulcsapott vízimalmot is építettek a forrásokra. Evlija Cselebi történetíró *Barutcháne Ilidzsesz*iként (lőporraktár-fürdőként), majd később „Császár malom” néven említi ezeket. A malmokat 1860-ban leszerelték ugyan, de a tornyok kerek alapját sokáig a 40°C–os forrásvíz felfogására használták (Dulácska 1882). Musztafa pasa nevéhez kötődik a fürdővel szemben

1568-ban a halastó kialakítása, melynek nevét a korabeli *„hydrografok”* adták, akik szerint a kiásatott tóban különböző halak éltek (Magyar Királyi Kincstár 1883). Később a Malom-tó nevet kapta, és ma is így ismert.

Az „alhévízi”, azaz a Gellért-hegy előterében fakadó forráscsoport vizét három fürdő hasznosította, ezek a Gellért, a Rudas és a Rác fürdők. A mai Gellért Gyógyfürdő területén feltörő „csodahatású” forrásokról már a 15. századból találunk feljegyzéseket. A Margit-legenda szerint – amelyet egy domonkos apáca másolt 1510-ben – a Szent Gellért-hegy tövében volt II. Endre magyar király leányának, Szent Erzsébetnek az „ispotálya”, amelyben ő maga is ápolta, fürdette a betegeket (Liber 1934; Vitéz 1980; Beck 1987). A Gellért fürdő említésének első nyomai 1433-ból ismertek Bertrandon de la Brocquiére munkájából, amelyet Wernher György 1551-ben Bécsben megjelent feljegyzése rögzít (Liber 1934). A törökök kedvelték ezt a fürdőt, mivel nagyobb és forróbb vizű volt, mint a többi korabeli budai fürdő. „Ezért valamennyi fürdőnek eleibe helyezték”, írja Wernher, és Purgatóriumnak *(Wageweier)* nevezték. A 19. századtól a vízzel feltörő forrásiszap miatt Sárosfürdőként vált ismertté.

A budai oldalon a Dunához képest magasabb domborzati helyzetben található forrásfakadások hideg vizet hoztak a felszínre, ezért a középkortól kezdve ezeket ivóvízként hasznosították. A Budai Vár középkori vízellátása hideg forrásokból történt. Bonfini feljegyzései szerint Mátyás király a királyi udvar kútjába a közlekedőedények elve alapján vezette a vizet, így energiabefektetés nélkül lehetett a Várhegyen vizet vételezni (Hajnal 2003).

Más volt a helyzet Pesten. A pesti lakosság a 19. század közepéig a házak udvarában ásott sekély kutak vizét fogyasztotta (Lindenmayer 1961). A 19. században Pest város nagymértékű fejlődése következett be, a kutak rossz vízminősége és az elégtelen vízmennyiség miatt ivóvízárusok hordták a házakhoz részben az ivóvizet, részben pedig a tisztálkodáshoz szükséges olcsóbb, nyers Duna-vizet. Rendszeresek voltak a fertőzött víz okozta járványok (Berza 1993). Ezért 1868-ban a *Flottillenplatz*on (Hajóhivatal téren) parti szűrésű rendszert építettek ki (Vedres 1966). Azaz, a Duna mederüledékén átszűrődött vizet termeltek a folyóparton. Azóta, a parti szűrésű rendszer fokozatos kiépülésével, a főváros vízellátása ily módon történik.

A fúrástechnológia fejlődése lehetővé tette a mélyből történő vízfeltárást kutakon keresztül. Már az 1700-as évektől megjelent a rudazatos ütőfúrás. A világon először az USA-beli Virginia államban fúrtak gőzgépekkel kutat 1823-ban. Hazánkban Zsigmondy Vilmos munkájával kezdődött meg a mélységi vízfeltárás. Emellett Zsigmondy 1861-től kezdett foglalkozni a források és a felszín alatti vizek lehetséges kapcsolatával. Feltevéseit bizonyította is a Margitszigeten, ahol 1867–’68-ban fél év fúrási munka alatt összefogta a sziget északi részén a felszín

alatti forrásságakat (Rába 2018). Ezt követően 1868-ban Pesten, a Városligetben kezdett termálfúrást kialakítani (Zsigmondy 1878). 1876-ban unokaöccsének, Bélának adta át a munkálatok befejezését. Az elkészült kút 970 m mélységből 74C°-os termálvizet szolgáltatott, így ez volt a legmélyebb fúrt kút Európában, de a világon is egyedülálló, 1200 m^3/nap vízhozamával. Zsigmondy sikeres hévízfeltáró tevékenységének köszönhetően Budapesten az 1920-as évektől már bérházakat fűtöttek a margitszigeti kút vizével a Szent István park közelében. Az Állatkert és a Szabolcs utcai Kórház épületeit a városligeti kút vizével fűtötték (Mádlné Szőnyi 2006).

A budapesti termálvizek különleges világa

Ahogyan a történeti kitekintésből láttuk, a források meghatározó szerepet töltöttek be a város létrejöttében és fejlődésében. E vizek velünk vannak, mióta a település létezik. Mégsem tekinthetjük jelenlétüket adottságnak. Fontos, hogy megértsük keletkezésüket, mozgásukat és jellemzőiket, hiszen ezzel tudjuk garantálni fenntartható használatukat. Bár ma már a kutakkal nyerjük többnyire a vizet, és a források többsége elapadt, a megértés ma is aktuális. Hiszen egyre nő az igény termálkutak létesítésére nemcsak gyógyászati, de energetikai célból egyaránt.

Az első összefoglaló mű, amely a város felszín alatti vizeivel kapcsolatban készült, Laurentius Stocker *Budai hévíztan*a (1721). A könyv születésének háromszázadik évfordulóján jelent meg első alkalommal magyarul (Magyar 2021). A műben az egykori fürdőorvos tollából olvashatjuk az első szakmai elképzeléseket, magyarázatokat a terület felszín alatti vizeiről. Később számos cikk, tanulmány és szakmai kötet jelent meg a témában. De talán a legérdekesebbek azok a koncepcionális modellek, melyek Schafarzik (1926, 1928), Vendel és Kisházi (1964), Kovács és Müller (1980) majd Alföldi (1965, 1979, 1981) munkásságának köszönhetően születtek meg, és melyek az adott korra jellemző ismeretek alapján összefoglalják, hogyan is vélekedtek akkoriban a szakemberek a felszín alatti vizekről, azok mozgásáról, a források eredetéről Budapest területén. Ebben a fejezetben nyomon követjük a felszín alatti vizek útját fővárosunk területe alatt mai tudásunk alapján.

Mennyi felszín alatti vizünk van, és milyen kőzetek tárolják azt?

Ha képzeletben benézünk a felszín alá Budapesten, a Budai-hegység területén a felszín közelében karbonátos kőzeteket, dolomitot, mészkövet találunk, melyek több mint 200 millió évvel ezelőtt, a triász-tengerben képződtek *(4. ábra)*. Vastagságuk néhány kilométertől több mint 3 kilométerig terjedhet. E kőzeteket

a budai oldalon néhány száz méter vastagságban 40 millió évnél fiatalabb változatos, főleg agyag és homok üledékek fedik. E kőzetek a pesti oldalon 1000–1200 méterre is kivastagodnak. Alattuk elfedett helyzetben megtalálhatók a Budán a felszínről ismert karbonátos kőzetek. Ezek a nagy vastagságú fedőüledékek, valamint a dolomit- és mészkőlerakódások tárolják a felszín alatti vizeket elképesztő mennyiségben. Ha Budapest 30 kilométer oldalhosszú négyzet alakú környezetét tekintjük, és csak 1,5 kilométer vastag víztartót veszünk figyelembe, továbbá abból indulunk ki, hogy a kőzet térfogatának mindössze 20%-a pórustér, akkor is a tárolt víz mennyiség 270 km^3. Azaz, ezzel a vízmennyiséggel képzeletben majd' 3 méter vastagon beteríthetnénk Magyarország egész területét.

Honnan, hová tartanak a felszín alatti vizek? Mi segíti és mi nehezíti mozgásukat?

A Budai-termálkarszton, más területekhez hasonlóan, a felszín alatti vízszint különbségei mozgatják a vizeket a magasabb vízszintű helyek felől az alacsonyabbak felé. Itt is megfigyelhető, ahogy a vízfogó kőzeteken is áthatol a víz, a törések segítik, a vetők segíthetik vagy gátolhatják a vízmozgást.

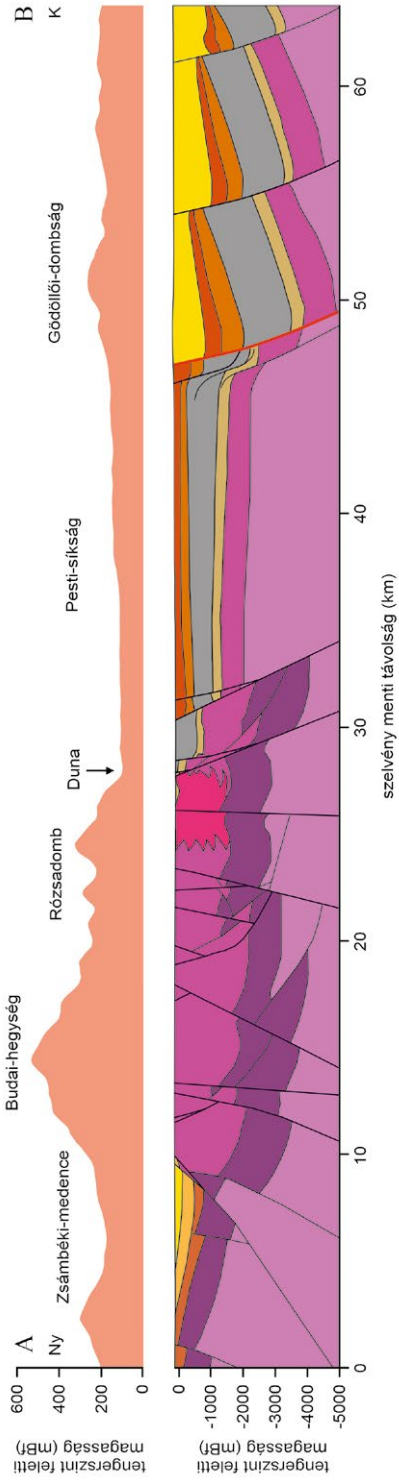
Ahhoz, hogy feltárjuk a vizek felszín alatti mozgását, ahogyan korábban utaltunk rá, a kutakban mért vízszinteket izovonalas térképeken mutatjuk be. A felszínközeli vízszinteket (felszín – 100 méter balti szintig szűrőzött kutak adatai) ábrázoló térkép *(5. ábra)* alapján látható, hogy a főváros tágabb környezetében a Naszály, a Pilis és a Budai-hegység kiemelt területein történik a vizek utánpótlódása. Ugyanis itt találhatók a legmagasabb vízszintek. De látjuk, hogy a Pesttől keletre található Gödöllői-dombság felől is érkeznek vizek Pest irányába. Természetesen nem mindegy a vizek pótlódása szempontjából, hogy milyen kőzet található a felszínen kiemelt helyzetben. Ott, ahol a karbonátos alaphegységi kőzeteket nem, vagy csak vékony porózus üledékek borítják, ott számottevő a vizek felszín alá jutása, a beszivárgás. A rossz vízvezető és vastag fedőrétegek, ilyenek a Gödöllői-dombság alatt is találhatók, az utánpótlódást jelentősen korlátozzák. A beszivárgó vizek egy része a Duna-völgyig halad tovább és Visegrád, valamint a Csepel-sziget között 100–120 méter balti feletti vízszintekkel határolt Duna körüli zónában lát ismét napvilágot. Ez történhet források formájában vagy a Duna medrében megcsapolódva. De számos helyen ismerünk a Pilisből és a Budai-hegységből olyan lokális forrásokat, melyek vize rövid felszín alatti utat jár be, és sok esetben csak az alaphegységet fedő képződményekben mozogva jut ismét a felszínre.

Ahhoz, hogy teljességgel megértsük a vizek felszín alatti útját, érdemes egy keresztszelvény mentén is megnézni, hogy mi történik a beszivárgó vizekkel Budapest területe alatt *(6. ábra)*. Ehhez már a numerikus vízáramlás-szimuláció eredményeit kell segítségül hívnunk, mely alapján rekonstruálható a vízmozgás iránya (piros nyilak). A Ny–K-i irányú, a Rózsadombot, a Dunát és

a Gödöllői-dombságot keresztező szelvény *(4. ábra)* mentén láthatjuk a numerikus modellezés eredményét *(6. ábra)*. Ebből kiolvasható, hogy a Budai-hegységben beszivárgó vizek részben nyugat, részben pedig a Duna felé mozognak különböző pályák mentén, és a Duna közelében jutnak ismét felszínre langyos és termálforrások formájában A szelvény K-i felében Pest alatt egy széles zónában lefelé történő vízáramlás zajlik a porózus fedőkőzetek felől a mélyebb helyzetű karbonátos kőzetek felé. A mély karbonátos víztartóból (világoskék) pedig a vizek feláramlanak a Duna felé.

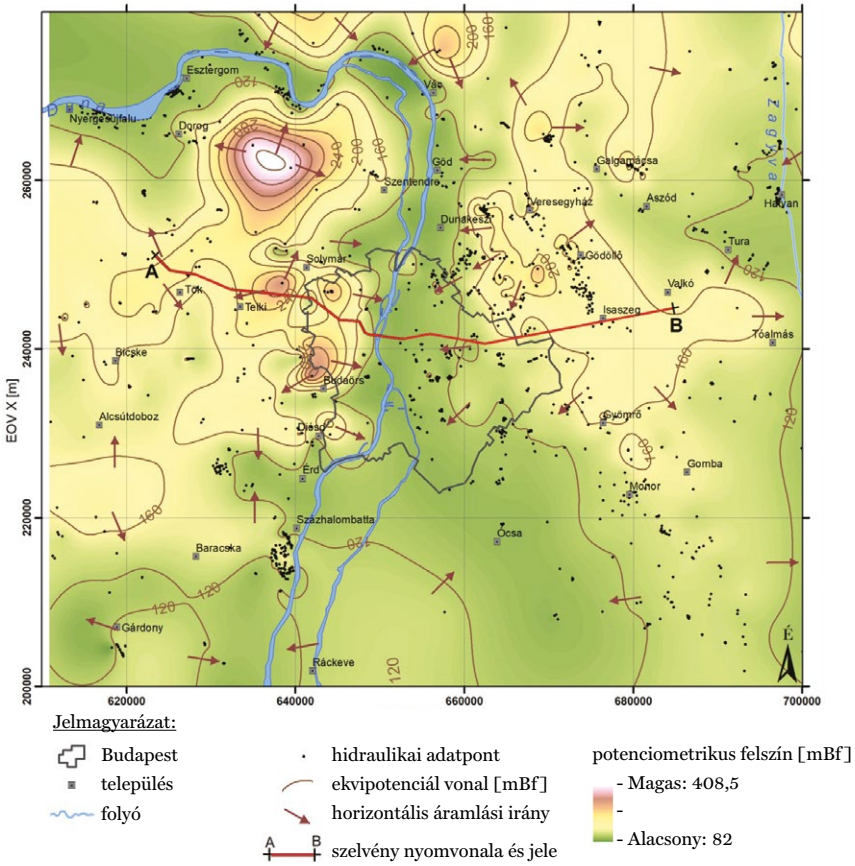
Mi alakítja a felszín alatti vizek hőmérsékletét a főváros alatt?

A mozgó víz képes hőszállításra. Ott, ahol felszín alá jut, azaz az utánpótlódási területek alatt lehűti, míg a feláramlási helyen felmelegíti környezetét. Sőt, a mélyből eredő hő a felhajtóerő révén vízmozgást is előidézhet. A talpunk alatt zajló összetett hőszállítási folyamatokról numerikus hőtranszport-modellezés révén nyerhetünk pillanatképet az előzőekben látott keresztszelvény mentén *(7. ábra)*. Ebből látszik, hogy ahol a karbonátos alaphegységi víztartó kiemelt helyzetben a felszín közelében található (Budai-hegység), ott akár 1000 méter mélységben is csak 20–30°C az elérhető vízhőmérséklet. Máris adódik a praktikus következtetés, hogy Buda kiemelt területei alatt nem érdemes termálkutat



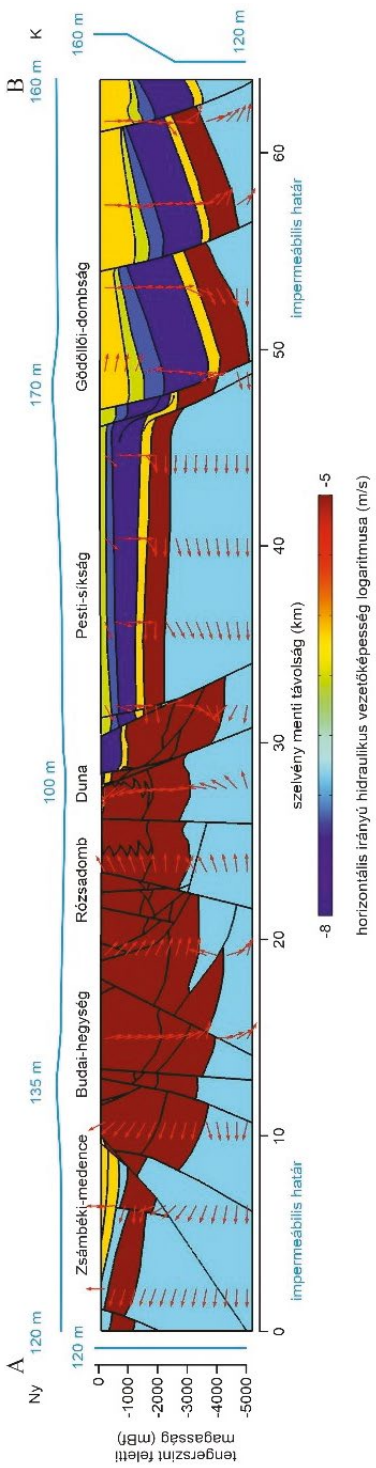
4. ábra. A térfelszín domborzata és a különböző vízföldtani egységek egy Budapesten áthaladó szelvény mentén* (Szijártó et al. 2021)
* Jelkulcs: *lila árnyalatok*: alaphegységi, uralkodóan triász karbonátos víztartók; *szürke*: oligocén vízfogó; *barna-sárga árnyalatok*: porózus és porózus-karbonátos egységek, vízvezetők-vízfogók

létesíteni, mert a szükséges hőfok elérése itt a vízáramlás hűtő hatása miatt gátolt. Ugyanakkor érdemes megfigyelni, hogy a felhajtóerő foltszerűen „ujjszerű” hőfeláramlásokat eredményez (világosabb kék, alatta pedig piros hőoszlopok Buda alatt). Egy másik érdekes jelenség, hogy Pest alól, az elfedett karbonátos kőzetek irányából a Duna felé egy markáns és elkeskenyedő (piros, sárga, zöld színnel jelölt) hőfeláramlás jelentkezik. E jelenség kialakulásában a vízfeláramlás, a felhajtóerő mellett a karbonátos kőzeteket nagy vastagságban elfedő porózus üledékes kőzetek hőszigetelő hatásának is szerepe van. S az ábra magyarázattal szolgál a Duna vonalában felszínre jutó termálforrások magas hőmérsékletének okaira.



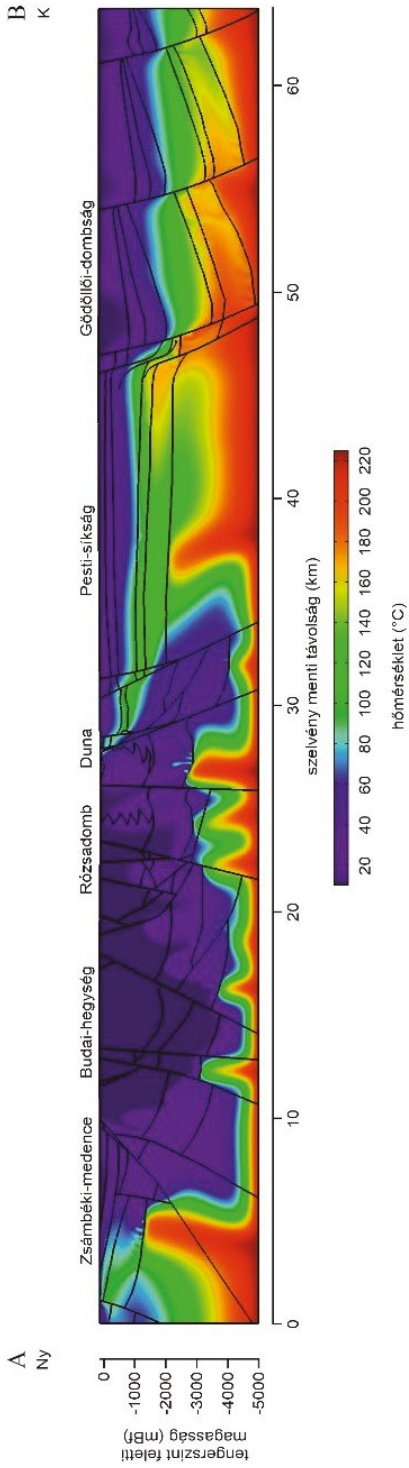
5. ábra. A felszínközeli, 100 méter balti szint alatt szűrőzött (megnyitott) kutak adataiból szerkesztett potenciál- (vízszint-) térkép*

* A potenciálvonalak szintköze: 40 méter, a magasabb és alacsonyabb potenciálértékeket a színárnyalatok is jelzik. A nyilak a potenciálvonalak alapján a horizontális vízáramlási irányokat mutatják.



6. ábra. A *4. ábrán* szereplő szelvényre vonatkozó numerikus vízáramlás modellezés eredménye* (Szijártó et al. 2021)

* A szelvény fölött a vízszint-magasságot ábrázoltuk kék vonallal (zárójelben a vonatkozó értékek). A szelvényen a színárnyalatok a különböző kőzetek vízvezetőképességét jelzik, a piros nyilak pedig a vízáramlás szelvény vonalába eső irányait mutatják.



7. ábra. A *4. ábrán* szereplő szelvényre vonatkozó szimulált hőmérséklet-eloszlás pillanatfelvétele (Szijártó et al. 2019b)

Mi befolyásolja a vizek és a források eltérő kémiai összetételét és hőmérsékletét?

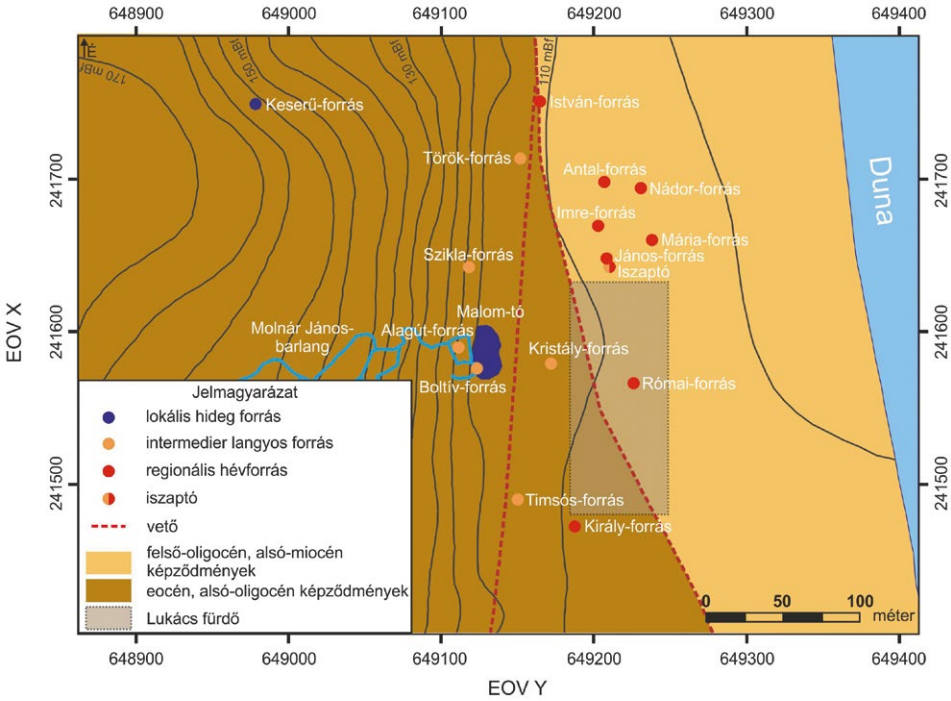
A beszivárgó csapadékvíz, miután elérte a vízszintet, a kőzetekben történő áramlása során azokkal kölcsönhatásba lép. A porózus és karbonátos kőzetben különböző útvonalakon mozogva a víz hosszú évezredek, évmillók alatt szisztematikus módon anyagot old, szállít és lerak. A legfontosabb ionok, a kalcium, a magnézium és a hidrogén-karbonát vízbe kerülése a karbonátos kőzetek oldódása miatt következik be. Ismert e források szulfát-ionokban való gazdagsága is, mely részben a területen található eocén márgából vagy az oligocén agyag pirittartalmából származhat, de evaporitok beoldódása is szerepet játszhat. Sokáig nem tudtuk, honnan ered a budapesti termálvizek kloridtartalma és közismert radioaktivitása. A numerikus modellezés *(6. ábra)* alapján nyilvánvalóvá vált, hogy a fedőüledékek (sötétkék szelvények, Pest alatt) felől érkezhet a rádiumban gazdag nátrium-kloridos víz a karbonátos alaphegységi víztartóba (világoskék). Ezt a kalciumban, magnéziumban, hidrogén-karbonátban és kloridban, szulfátban gazdag vizet tárják fel a budapesti mély kutak, köztük a méltán híres Széchenyi fürdőt ellátó vagy a Paskál kút is.

A numerikus modellezés alapján *(6. ábra)* a Budai-hegységben felszín alá jutó víz a Duna felé veszi az irányt és regionális áramlásban mozog, majd termálforrásként lát napvilágot, mint az egykori Antal-forrás Felhévízen. Jó száz évvel ezelőtt a Lukács fürdőnél is több termálforrás működött *(8. ábra)*. A forrásokra vonatkozó dokumentumok igazolták Wernher György korábbi megfigyeléseit, miszerint a Dunához közelebb fakadtak a termál- vagy melegforrások (piros szín T = 38–58°C, Cl^- > 80 mg/l). Ezek eredete, kémiai összetétele és hőmérséklete a numerikus áramlás és hőtranszport-modellezés alapján *(6.* és *7. ábra)* a pesti oldal felől feláramló kevert vizekkel és hőfeláramlással magyarázható. Azóta számos kút létesült, melyek a fürdő biztonságos vízellátását szolgálják.

Érdekesség, hogy a Lukács fürdőnél e források közvetlen közelében, de némileg magasabb szinten langyos források fakadtak (ezek közül ma is ismert a Boltív-forrás, Török-forrás). Ezek kalcium–magnézium–hidrogén-karbonátos összetétele, alacsonyabb hőmérséklete (T = 20–28°C; Cl^- = 10-40 mg/l) az eltérő felszín alatti pályával magyarázható. E vizek a budai oldal alatt áramolva kisebb mélységben haladva jutnak felszínre a Duna-parton egy köztes áramlás formájában.

A budapesti megcsapolódási területek, forráskilépések és áramlási rendszerek kapcsolatáról az alábbiak mondhatók el. Az északi forráscsoport tagjai intermedier áramlások kiáramlásai, melyek utánpótlódásukat nagy valószínűséggel a Dorog környéki terület felől kapják. A felhévízi területre a mért adatok

feldolgozása és a numerikus szimuláció egyaránt megerősítette egy intermedier és egy regionális kiáramlás jelenlétét. A vízszint, oldottanyag-tartalom és modellezés alapján a regionális áramlásban Dorog irányából mozgó vizek Pest alá bejutnak, és ehhez az ághoz kelet felől a karbonátos víztartóból és a fedőképződményekből érkező vizek hozzákeverednek. A Lukács fürdő kutakkal feltárt termálvizében az eredmények megerősítik a keveredést az intermedier komponens és a Pest alá áramló regionális komponens között. Ugyanakkor a források intermedier és regionális elkülönülése jelzi a természetes megcsapolódás keveredés nélküli állapotát *(8. ábra)*. Budapest déli részén a Zsámbéki-medencétől a Duna felé irányul a vízáramlás, ami a Gellért-hegy előterében termálvízként jut a felszínre (T > 35°C, Cl^- > 100 mg/l).



8. ábra. A Lukács fürdő egykori forrásainak helye a domborzat és a földtani felépítés függvényében (Lieb 2004; Erőss 2010 után módosítva in Bodor et al. 2015) a történeti forrásadatok retrospektív feldolgozása alapján (Mádlné Szőnyi 2020)

A forrásokat kiváltó fúrt kutak: ahogyan utaltam rá, Budapest területén a 19. század második felétől megkezdődött a fúrásos vízfeltárás, melynek következtében azóta az áramlási rendszerek és a termálforrások kvázi természetes állapotát a kutak vízkivételei befolyásolják. Emiatt több természetes forrás ma

már nem is működik. Szélsőséges helyzetet idézett elő az intenzív bányászati víztelenítés az 1970-es évektől 1990-ig. A dorogi víztelenítés hatása a Budai-termálkarszt felé is kiterjedt, hőmérséklet- és vízhozam-csökkenés jelentkezett a termálkutakban.

A budapesti termálvizek megismerésének tudományos és gyakorlati jelentősége

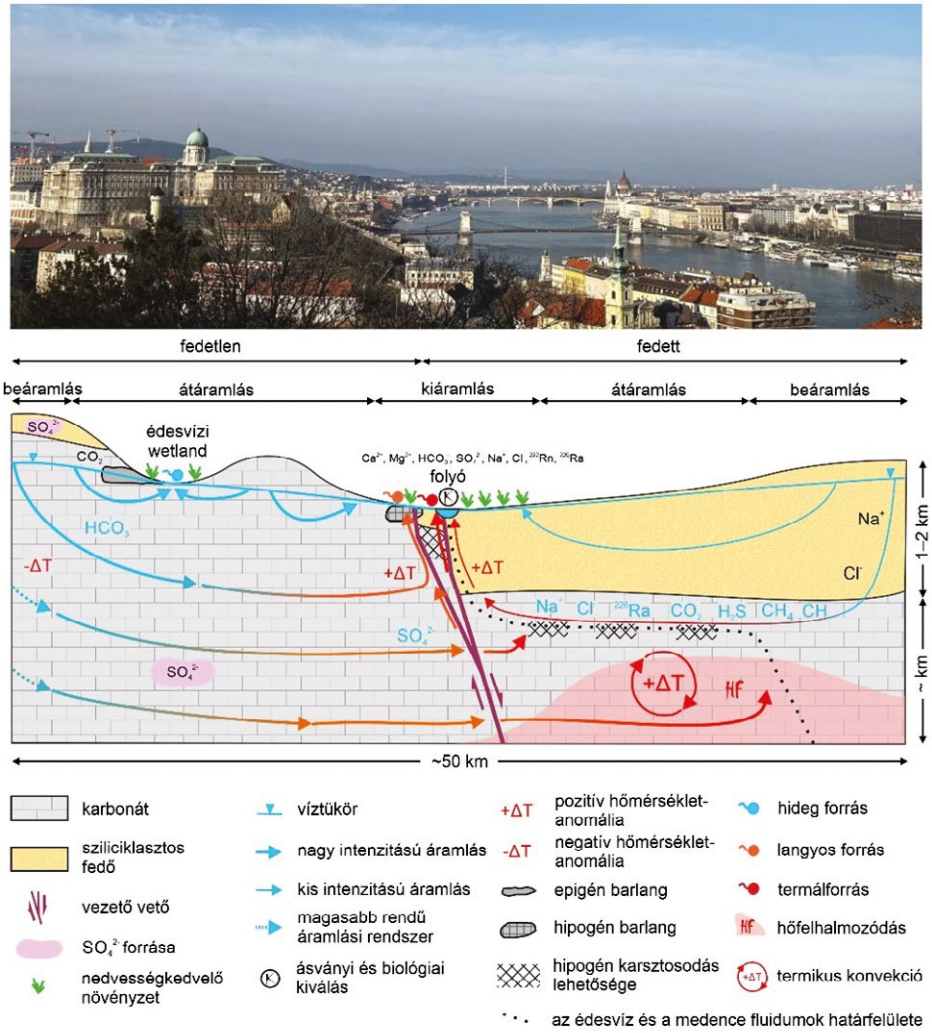
A felszín alatti vizekhez kapcsolódó összetett folyamatok megértése érdekében ismertetjük a legújabb szintézismodellt a főváros felszín alatti vizeire vonatkozóan. A modell újdonsága, hogy összekapcsolja a budai, felszín közeli fedőüledékkel relatíve kisebb mértékben borított és a pesti, vastag porózus üledékkel borított karbonátos víztartó rendszert, és szerves egységként kezeli a két oldalt a vízáramlás és hőszállítás szempontjából *(9. ábra)*. A budai oldalon a lokális vízáramlási rendszerek hideg forrásokat tápláltak, melyek elsősorban a fedőképződményekkel álltak kapcsolatban. Ezeknek a forrásoknak egy része mára elapadt. A regionális és köztes vízáramlások a Duna partján fakadó langyos és parti vagy a folyómederben fakadó termálforrásokban lépnek a felszínre.

A különféle rendű vízáramlásokat a vízszint magasságkülönbségei mozgatják, de a felhajtóerőnek is van szerepe. A hőmérséklet-eloszlást a mozgó vizek hőszállítása és a felhajtóerő együttesen határozzák meg. A pesti oldal alatt a fedőüledékek szigetelő hatására hőfelhalmozódás figyelhető meg. Ebből következik, hogy a város területén mélyített fúrásokban mérhető hőmérséklet jelentősen eltérhet a geotermikus gradiens alapján várható értéktől. A területen a tipikus karsztvíz-összetételt a szulfátban való gazdagság és nátrium-kloridos pórusfluidum is módosítja. Az utóbbi a megcsapolódó termálvízben a regionális áramlási ághoz köthetően mutat magasabb értéket. Ezzel a vízkomponenssel jut a forrásokhoz a rádium is. S a kétféle rendszer ad magyarázatot a felhévízi langyos és termálforrások, számottevő hőmérsékleti és oldottanyag-tartalomban megmutatkozó különbségére (holott azok egykor egymás közvetlen közelében fakadtak).

A modell alapján számos kapcsolódó jelenség is magyarázatot nyer. A lokális áramlási pályákon mozgó csapadék eredetű víz epigén barlangokat eredményez, de Budapesten nem ezek a jellemzők. A karsztosodás itt inkább a felfelé áramló termál- és langyos vizekhez kapcsolódik, amit hipogén névvel illetünk. Ezt különböző kémiai (különböző szén-dioxid-tartalmú vizek keveredése) vagy biogeokémiai folyamatok idézik elő (mikrobiológiailag segített oldódás). Ebből következik, hogy a budapesti nagy barlangok jellege és a felszín alatti vízáramlási

rendszerek működése szoros összefüggést mutat. A város emiatt méltán érdemli ki „a hipogén barlangok és termálforrások fővárosa” elismerő címet.

De az oldódási és karsztosodási folyamatok mellett a forrásmedencékben biogeokémiai kiválások is találhatók. Ezek létrejöttében a medencékben élő sajátos mikrobiológiai közösségeknek van szerepük, melyek jóval gazdagabbak, mint a forrásvizek közösségei. E biofilmek felelősek a termálvízzel felszínre jutó rádium akkumulációjáért és a termálforrások gyógyerejéhez hozzájáruló radontartalomért.



9. ábra. Új szintézismodell a felszín alatti vízáramlásokra és a kapcsolódó jelenségekre Budapesten (módosítva: Mádl-Szőnyi és Tóth Á. 2015) (Fotó: Mádlné Szőnyi Judit)

A budai karsztra kidolgozott koncepcionális modell jelentőségét tovább növeli, hogy azok az összefüggések, melyeket itt felismertünk a felszín alatti vízáramlások, források és egyéb kapcsolódó jelenségek között, a világ számos más helyén is megfigyelhetők, ahol kiemelt karsztos hegység és annak üledékkel fedett része találkozik. Így a budapesti modellt már Kínában, Malagában, Mexikóban és Csehországban is alkalmazták.

A termálforrásokat történelmi idők óta használja a főváros lakossága, elsődlegesen balneológiai célból. Napjainkban nő az igény a budapesti termálvíz további energetikai célú használata iránt. A geotermikus rendszer minden eleme adott a fővárosban. A karbonátos víztartó jelen van, mely kiváló vízvezető-képességgel jellemezhető. Ez a kőzet tárolja a budapesti felszín alatti vizeket. S végül a harmadik elem, a hő is rendelkezésre áll. De látható, hogy az egy adott mélységben elérhető hőmérséklet nagyon változó a főváros területe alatt, az elhelyezkedés, a földtani adottságok függvényében. Tekintettel a bányászati tapasztalatokra, a fővárosi energetikai célú termálvízkivételeinek fejlesztése csak termelő–visszasajtoló kútpárok kialakítása révén, azaz a kinyert víz visszapótlásával lehetséges.

A felszín alatti vizek budapesti értékeinek bemutatása mellett e rövid tanulmányból az is kiolvasható, hogy Buda és Pest nemcsak a felszínen alkotnak szerves egységet, de Budapest felszín alatti, hőenergiában gazdag vízi világában is. Ez pedig rámutat arra a fontos szempontra, hogy a város értékeinek fenntartható használatához csak az értékek, összefüggések megismerésén át vezethet az út.

Irodalomjegyzék

Alföldi L. (1965): Budapest hévízkutatási kérdései. *Vízügyi Közlemények* 47(3). 304–324.

Alföldi L. (1979): *Budapesti hévizek*. VITUKI kiadvány, Budapest.

Alföldi L. (1981): A budapesti geotermikus áramlási rendszer modellje. *Hidrológiai Közlöny* 61(9). 1–7.

Alföldi L., Bélteky L., Böcker T., Horváth J., Korim K., Liebe P., Rémi R. (szerk.) (1968): *Budapest Hévizei*. VITUKI, Budapest.

Barlow, P. M. (2003): *Ground Water in Freshwater. Saltwater Environments of the Atlantic Coast*. U.S. Geological Survey, Reston, Virginia. https://doi.org/10.3133/cir1262

Beck B. (szerk.) (1987): *A fővárosi fürdők 75 éve*. Pallas Lap- és Könyvkiadó, Budapest.

Berza L. (1993): *Budapest lexikon I-II*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Bodor P., Erőss A., Mádl-Szőnyi J., Kovács J. (2015): A csapadék hatása a rózsadombi források utánpótlódási és megcsapolódási területén. *Földtani Közlöny* 145(4). 385–395.

Dobos I. (1994): A történelmi és a mai Magyarország hévízhasznosításának főbb vonásai. *Balneológia, gyógyfürdőügy, gyógy-idegenforgalom* 22(1–2). 22–30.

Dulácska G. (1882): *A Lukácsfürdő*. Magyar Királyi Egyetemi Nyomda, Budapest.

Erőss, A. (2010): *Characterization of fluids and evaluation of their effects on karst development at the Rózsadomb and Gellért Hill, Buda Thermal Karst, Hungary*. Ph.D. Dissertation. ELTE TTK Physical and Applied Geology, Budapest.

Farkas P. (1998): Óbuda-Békásmegyer földrajzi képe. In Csemez A., Lorberer Á., Molnár M. (szerk.): *Mesél Óbuda földje*. Guckler Károly Természetvédelmi Alapítvány, Budapest. 11–27.

Hajnal G. (2003): *Városi hidrogeológia*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Kovács J., Müller P. (1980): A Budai-hegyek hévizes tevékenységének kialakulása és nyomai. *Karszt és Barlang* 2. 93–98.

Lieb I. (2004): *A Lukács fürdő bemutatása. Földtani és hidrogeológiai viszonyai, történetének felkutatása és forrásainak retrospektív vizsgálata*. Szakdolgozat. ELTE TTK Általános és Alkalmazott Földtani Tanszék, Budapest.

Liber E. (1934): *Budapest-fürdőváros kialakulása, különös tekintettel a székesfőváros községi fürdőpolitikájára. I–III. kötet*. Székesfővárosi házinyomda, Budapest.

Lindenmayer K. (1961): Budapest vízellátásának fejlődése. *Hidrológiai Közlöny* 41(3). 226–227.

Mádlné Szőnyi J. (2006): *A geotermikus energia. Készletek, kutatás, hasznosítás*. Grafon Kiadó, Budapest.

Mádlné Szőnyi J., Erőss A. (2015): Budapest langyos és termál forrásai hasznosításuk története: Életünk a víz. *Magyar Kémikusok Lapja*, Tematikus lapszám 70(11). 361–366.

Mádl-Szőnyi, J., Tóth, Á. (2015): Basin scale conceptual groundwater flow model for an unconfined and confined thick carbonate region. *Hydrogeology Journal* 23(7). 1359–1380. https://doi.org/10.1007/s10040-015-1274-x

Mádlné Szőnyi J. (2020): *Felszínalatti vízáramlások mintázata fedetlen és kapcsolódó fedett karbonátos víztartó rendszerekben a Buda-termálkarszt tágabb környezetének példáján*. MTA Doktori értekezés, Budapest.

Magyar L. A. (2021): Budai hévíztan. In Stocker, L. (1721/2021): *Thermographia Budensis*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Magyar Királyi Kincstár (1883): *A Lukácsfürdő fürdőhelyei és ásványvizeinek ismertetése*. Budapest.

Póczy K., Hajnóczy Gy. (1960): *Római fürdők Budán*. Képzőművészeti Alap Kiadóvállalata, Budapest.

Rába I. (2018): *Pest város hévízfeltáró kútjai a XIX. században*. Szakdolgozat. ELTE TTK Általános és Alkalmazott Földtani Tanszék, Budapest.

Schafarzik F. (1926): A Szent Gellért-hegy geológiai múltja és jelene. *Természettudományi Közlöny* 58(836). 460–472.

Schafarzik F. (1928): Budapest székesfőváros ásványvízforrásainak geológiai jellemzése és grafikus feltüntetése. *Hidrológiai Közlöny* 4–6. 1924–1926.

Szijártó, M., Galsa, A., Tóth, Á., Mádl-Szőnyi, J. (2019a): Numerical investigation of the combined effect of forced and free thermal convection in synthetic groundwater basins. *Journal of Hydrology* 572. 364–379. https://doi.org/10.1016/j.jhydrol.2019.03.003

Szijártó, M., Galsa, A., Tóth, Á., Lenkey, L., Mádl-Szőnyi, J. (2019b): Numerical investigation of the interaction of different driving forces on groundwater flow and temperature pattern in a theoretical basin and in the Buda Thermal Karst, Hungary. *Geophysical Research Abstracts* 21. EGU2019-5830

Szijártó, M., Galsa, A., Tóth, Á., Mádl-Szőnyi, J. (2021): Numerical analysis of the potential for mixed thermal convection in the Buda Thermal Karst, Hungary. *Journal of Hydrology: Regional Studies* 34. 100783. https://doi.org/10.1016/j.ejrh.2021.100783

Vedres L. (1966): Kájlinger Mihály élete és szerepe Budapest ivóvízellátásában. *Hidrológiai Közlöny* 46(12). 574–579.

Vendel M., Kisházi P. (1964): Összefüggések melegforrások és karsztvizek között a Dunántúli-középhegységben megfigyelt viszonyok alapján I–II. *MTA Műszaki Tudományok Osztálya Közleményei* 32. 393–417 és 33. 205–234.

Vitéz A. (szerk.) (1980): *Budapest gyógyfürdői és fürdői*. Panoráma, Budapest.

Zsigmondy V. (1878): *A városligeti artézi kút*. Légrády Testvérek, Budapest.

Budapest arculatának változása a 150 év során

S. Nagy Katalin*

Az egyesített Budapest 1872 decemberében jött létre és lett Európa egyik leggyorsabban növekvő városa. A 19–20. század fordulójáig alakult ki a város mai képe (körutak, hidak, középületek). Az 1896-os millenniumi ünnepségek kerete, közege ma is látható, szerves tartozéka a fővárosnak. Az ünnepségekre elkészült építmények ma is meghatározó elemei a látványnak (a Ferencz József híd, ma Szabadság híd; a Parlament 96 méter magas kupolája; a Millenniumi Földalatti Vasút; az Iparművészeti Múzeum; a Műcsarnok; a Budai Várpalota).

A budapestiek térhasználatában, térbeli magatartásában meghatározó szerepe van a földrajzi környezetnek, a tájképi, táji, morfológiai adottságoknak. A város „imágóját", imázsát mindenekelőtt fekvése, a budai hegyek (Gellért-hegy, Sas-hegy, Várhegy, János-hegy stb.) és a pesti síkság, valamint közöttük a Duna (partjaival, hídjaival és szigeteivel) határozza meg. A sokszínű településképben Európa második legnagyobb folyójának, a Dunának a látványa kiemelkedő jelentőségű.[1] Létfontosságú, pótolhatatlan természeti érték. A Duna a főváros észak–déli tengelye 30 kilométer hosszan, átlagos szélessége 400 méter, s a városrészek a Duna tengelyére szerveződtek. A 19. század végén tervszerűen kiépített két partja a város elegáns, szép arculatának fontos eleme, egyben megvédi a fővárost az áradások okozta károktól.

A vizuálisan érzékelhető jellegzetességekben, a városképi látványban a változatos morfológiai viszonyoknak, a kedvező helyi természeti adottságoknak, természetvédelmi értékeknek kiemelkedően fontos szerepük van.

A 19. század vége[2]

Pest, Buda és Óbuda összekapcsolása után rendkívüli ütemben épült a város: utcák, közterek, pénzügyi, ipari és kulturális középületek, főúri paloták,

* S. Nagy Katalin (DSc), *professor emerita*, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem.

1 Budapest világörökségi helyszíneit 1987 óta a Duna-part látképe és a Budai Várnegyed, míg 2002-től az Andrássy út is képezi.

2 A tanulmányban szereplő tényszerű információk forrásainak javát az irodalomjegyzékben feltüntetett munkák jelentik, külön nem történik rájuk hivatkozás a szövegben.

többszintes polgárházak, eleinte még a historizmus, a klasszicizmus jegyei szerint, majd romantikus, eklektikus, neogótikus, valamint neoreneszánsz, a századfordulótól pedig szecessziós stílusban. Példaként említhető néhány ikonikus épület, amelyek 1873 óta napjainkig meghatározóak a látványban, látképben; szimbolikus jelentőségük megkérdőjelezhetetlen; és amelyek látványosan megváltoztatták a város képét, arculatát: a Nyugati (1877) és a Keleti (1884) pályaudvar, az Operaház (1884), a Mátyás-templom (1874–1896), a Halászbástya (1895–1902), a Műcsarnok és a Szépművészeti Múzeum, a Margit híd (1876), a mai Szabadság híd (1896), az Erzsébet híd (1903), valamint színházak, múzeumok, egyetemek (például ELTE és BME) épületei; a könyvtárak mellett minisztériumok, bankok, igazságügyi létesítmények és paloták sokasága (Andrássy út, Körönd, Belváros, Klotild-paloták stb.). A historizmus formai elemei befolyásolták a látványt, ám az épületek technológiájukban, kivitelezésükben megfeleltek a kor színvonalának.

A korszakkal foglalkozó építészek és történészek gyakran hangsúlyozzák, hogy a 19. század végére Budapesten döntő látványelemekké váltak a templomok, templomtornyok és a gyárkémények. 1874 és 1896 között építették át a budai várban 1246-ban elkészült gótikus Mátyás-templomot. 1893–'96 között épült a budai Szilágyi Dezső téren a neogótikus református templom. 1905-ben szentelték fel Budapest legnagyobb, 8500 embert befogadó templomát, a Szent István-bazilikát. A 19. század végén épült neogótikus, neoklasszicista, neoreneszánsz, eklektikus római katolikus, református és evangélikus templomok a mai napig meghatározó látványelemek magasba nyúló tornyaikkal, jelentős méretükkel és szimbolikus belsőjükkel, kozmológiai és teológiai üzeneteikkel. A templom isten földi lakóhelye, a makro- és a mikrokozmosz megtestesítője, a fény felé vezető út. Jelenléte a városképben szakrális figyelmeztető a hívő és nem hívő városlakók számára egyaránt. Hagyományőrző szerepük kétségtelen, minőségi kivitelezésük esztétikai értékeket sugall.

A felszentelt épületek tornyaival, kupoláival sokan szembeállítják a szintén magasba törő gyárkéményeket. Budapest arculatának megváltozásában, modernizálásában döntő szerepet játszottak a gyárak, ipari üzemek. Rendkívüli gyorsasággal alakultak a magyar gazdaságot, pénzügyi rendszert átalakító létesítmények, melyek a társadalom szerkezetét is befolyásolták, és a munkaerőpiac szélesedésével jelentős mértékben megnövelték a népesség lélekszámát a városban. A kereskedővárosként ismert Pest az egyesülés után, az 1870-es évektől korszerű gyárvárossá alakult. Az ipari létesítmények nemcsak horizontálisan, hanem vertikálisan is terjeszkedtek, s a korabeli hírlapok felhívták a figyelmet a gyárkémények jelzésértékére. Csak néhány a legfontosabbak közül: Ganz Villamossági Művek (1878, Lövőház utca), Egyesült Izzó (Tungsram, 1896, Újpest), Zwack Unicum (1892, Soroksári út), Herz Szalámigyár (1882,

Gubacsi út), Budapesti Elektromos Művek (1893, Váci út), Richter Gedeon (1901, Gyömrői út). A 18. századtól folyamatosan épültek gyárak Pesten és környékén, ezek a területek ma Budapest külvárosi kerületei. A 19. század végén és a 20. század elején robbanásszerű volt a növekedés. A templomokkal ellentétben, melyek nagyrészt ma is állnak, működnek, a városi látképnek egykor meghatározó elemei, a gyárak többsége már nem működik, sokat lebontottak, átalakítottak az elmúlt 125–150 évben. A folyamat több szakaszban, az I. és a II. világháború után zajlott, de a legtöbb bezárásra a rendszerváltozás körüli időkben, 1990-es évek elején került sor. A gazdasági fellendülést megalapozó gyárak, ipari létesítmények velejárója a bankhálózat kiépülése. Az impozáns Magyar Nemzeti Bank 1905-ben épült meg a Belvárosban, a mai Szabadság téren, díszes, historizáló stílusban. 1902 és 1907 között épült meg a Tőzsdepalota, ugyancsak a Szabadság téren. A pénzintézetek alapításának csúcspontja 1872–'73-as év, ám a század végéig folytatódott létrehozásuk.

A jelenlegi terjedelmi korlátok szűkítik mindazt, amiről beszélnünk kellene, egy épülettípust azonban még ki kell emelnünk, mint a 19. század végi Budapest jellegzetes identitást hordozó, karakteres elemét: a főúri palotákat. Nemcsak esztétikai, vizuális szempontokból reprezentálják a várost, hanem az adott kor aktuális társadalmi szerkezetét is jelzik. Az Osztrák-Magyar Monarchia arisztokráciája gyorsan reagált Budapest fejlődésére, s a palota az építkezésekkel hozzájárult a településkép megváltozásához, reprezentációjához. Kedvelt helyszíneik a 18–19. században kialakított hatalmi központok voltak (Budai várpalota, Andrássy út és környéke, a Belváros). Palotanegyed alakult ki a Nagykörút és az Üllői út által határolt földszintes, vályogból épült házak helyén (Almássy-palota, gróf Festetics-palota, gróf Károlyi Alajos palotája, Pálffy-palota, Törley-palota, Wenckheim Frigyes palotája és így tovább). Ezek ma kulturális vagy oktatási központok. Dinamikusan változott meg az Andrássy út és környéke a nemesi palotaépítések következtében. Az akkori Sugárúton gróf Erdődy István és báró Révay Ferenc építtették az első palotákat, megalapozva ezzel a villanegyed gyors létrejöttét. 1871-től indult a Sugárút és környékének beépítése, majd ez a környék vált a város központi részévé, és maradt mindmáig. Az épületek eklektikus, neoreneszánsz, historizáló stílusban épültek. Bécs és Párizs voltak a mintaadó városok. Érdemes még kiemelni a Liget közelében lévő Köröndöt (akkori nevén Körtér), amely a 19. század végén aranykorát élő Budapest reprezentatív főutcájába ékelődik palotáival, parkjaival, békebeli hangulatával, egységes világképével.

Utaltam a városképet leginkább meghatározó Dunára, budai hegyekre. A látványos természeti adottságok mellett az arculat kialakításában az építészek szakértelme, tehetsége, ízlése a döntő. Néhányuk megnevezése elengedhetetlen: Lechner Ödön, Ybl Miklós, Steindl Imre, Hauszmann Alajos, Schulek Frigyes, Pecz Samu, Árkay Aladár, Alpár Ignác, Feszty Adolf, Lajta Béla, hiszen

kiemelkedő szerepük van abban, amilyennek ma látjuk Budapestet. Legtöbbjük a Műegyetemen kívül külföldön is tanult (Bécs, Berlin stb.) és közülük kerültek ki a Műegyetem tekintélyes építész tanárai is.

A városképet meghatározó elemek közül a köztéri szobrokra is fel kell hívni a figyelmet, annál is inkább, mert többségük ma is befolyásolja a köztereket használók közérzetét, vizuális szemléletét. A 19. század végén Budapesten még kevés szobor állt, amit II. Vilmos német császár is szóvá tett, amikor Ferenc József bemutatta neki a fővárost. Ennek hatására a király vállalta tíz szobor elkészítésének és felállításának költségeit. A Millenniumi Emlékmű alakjai 1896–1906 között készültek el a Hősök terén, ezek többsége Zala György munkája. Középen a 36 méter magas oszlopon a kitárt szárnyú Gábriel arkangyal. Az eklektikus emlékmű a Hősök terén ma is a nemzeti és egyéb ünnepek színhelye. Mögötte, a Városligetben, gazdag köztéri szoborpark található. 1891 és 1905 között alakította ki Hauszmann Alajos a Budai Várban a királyi palota oroszlános udvarának erkélyét díszítő nőalakjait, 1893 és 1896 között a Kossuth téri eklektikus Magyar Kúria allegorikus nőalakjait. A Magyar Tudományos Akadémia előtti téren 1880 után helyezték el Széchenyi István, Eötvös József és Deák Ferenc szobrait. Abban a korban emelkedett a politikus a hősök rangjára. A pesti Duna-part a Duna-korzó végén álló Petőfi-szoborral (1882) szabadtéri szoborcsarnokká változott. A Nemzeti Múzeum előtt állították fel Arany János szobrát, Stróbl Alajos reprezentatív művét. Ő tervezte a Várban a Mátyás-kutat is (1904) a historizmus pátoszától mentesen, dekoratív naturalizmussal. És az ő műve Szent István első budapesti szobra (1906), amely azóta ott áll a Mátyás-templom mellett.

Az I. világháborúig tartó időszak Budapesten a nagyvárosi kultúra kialakulásának kora, a sajtó, a napi- és hetilapok fénykora, az élénk irodalmi és művészeti élet virágzása. A kávéházak korszaka, s a századforduló idejére már majdnem 250 kávéház működött. A New York kávéházat 1894-ben adták át a körúti eklektikus palotában. A Centrál kávéház először 1887-ben nyílt meg, és bár többször bezárták, jelentős szellemi központ volt (több éven át a *Nyugat* első nemzedékének törzshelye volt). 2000-ben nyitották meg újra, visszaállítva régi formáját.

A két háború között

Az I. világháború (1914–1918) után megtorpant Budapest sikeres várossá fejlődése. 1918-ban megszűnt az Ausztria és Magyarország közötti perszonálunió, a Monarchiát felosztották, így megszűnt az 1867 óta tartó gazdasági, társadalmi fejlődés. 1920-ban a trianoni békediktátum következtében az ország elvesztette területe több mint kétharmadát, lakosságának több mint felét. Mindezek

súlyos következményekkel jártak Budapesten is. Ugyanakkor nőtt Budapest jelentősége, lélekszáma közelített az egymillióhoz.

Már a húszas évek elején gyors ütemben épültek új gyárak, amelyek megváltoztatták Budapest arculatát, a gazdasági, társadalmi átrendeződések mellett. Ezek többsége az 1990-es évek óta nem működik, de addig hatással voltak környezetükre. Néhány példa: Óbudán a Csillaghegyi Szövőgyár (1920), a Budapesti Harisnyagyár (1923), Újpesten a Cérnagyár (1923) és a Hungária gyár (1927), Kőbányán a Globus Konzervgyár (1924, ez csak 2009-ben szűnt meg) és a Kőbányai Vas- és Acélöntöde (1929). És sorolhatnám tovább. Zuglóban a Danubia Gépgyár 1920 óta működik, ez a ritka példa. Az elhagyott gyártelepek, elnéptelenedett ipari épületek, rozsdatemetők újrahasznosítása, új élete csak a kétezres években kezdődött meg. Az egyik első példa a budai Ganz Villamossági Gyár revitalizációja, ma a legkedveltebb közparkok, kulturális központok egyike.

A nagy gazdasági válság (1929–1933) súlyosan érintette Budapestet, igazi fellendülés csak a harmincas évek végén kezdődött. Nem voltak olyan nagyszabású építkezések, mint az I. világháború előtti években, Budapest arculata addigra lényegében kialakult. Látványos változást eredményezett a városképben a régi Tabán lebontása a harmincas évek elején, s a Vár délnyugati oldalán a Gellérthegyig létrehozott parkok. A budai oldalon a belső területeken nem sok változás történt, a pesti oldalon is alig módosult a Belváros. Jelentős, új építkezés kevés helyen történt, kivéve például az OTI (Országos Társadalombiztositási Intézet *art deco* stílusban a Fiumei úton, Józsefvárosban), mellette a baleseti kórház, 1926-ban a budaörsi polgári repülőtér stb. Ismét az eklektika, a neogótika, a neobarokk stílus vált elfogadottá, a két háború között a szecesszió jeles hazai képviselői csak kevés, de annál reprezentatívabb épületet hozhattak létre Budapesten.

A modern art deco irányzat egzotikus motívumait csak néhány budapesti épületen találjuk meg. Ilyen a Budapest Székesfőváros Népfürdője (1928–1929, Dandár u. 5–7.). Az első nagyobb art deco bérház a Gyöngyösi utca 4.-ben található (1925–1926, Freund Dezső tervei alapján) és a Tátra utca 30/A-ban (1929–1930, Gyárfás Antal és Erdély István nyomán). Az egyik leglátványosabb art deco épületet még 1913–1914-ben kezdték építeni Lajta Béla tervei alapján, de megvalósítását félbeszakította a háború, így csak 1929 és 1931 között fejezték be Böhm Henrik és Hegedűs Ármin tervei alapján Zuglóban (Cházár András u. 8–10., Pesti Zsidó Hitközség Alapítványi Gimnáziuma).

Az építészeti tevékenység alapvetően konzervatív irányú, a műegyetemi építészképzés is, annak ellenére, hogy a magyar építészeknek kiemelkedően jelentős a szerepe a modern szemléletű Bauhausban. 2019-ben elkészült Budapest Bauhaus-térképe, ezen több mint 250 lakóház szerepel. 1930-ban kértek fel 23 neves építészt, hogy tervezzenek Bauhaus stílusban korszerű lakóházakat, melyeket a Napraforgó utcában építettek meg. Néhányat ugyan azóta átépítettek,

de szinte mindegyiknek megmaradt jellegzetes karaktare (stuttgarti mintára készültek). Ugyancsak az értelmiségi középosztálybeliek részére tervezték az újlipótvárosi Pozsonyi utcai luxusbérházakat (ezek közül több épületegyüttest részvénytársaságok rendeltek meg). 1934-ben szentelték fel a Pasaréti téren a Rimanóczy Gyula tervei alapján épült vasbeton-szerkezetű, háromhajós templomot, ami a mai napig a magyar modern építészet egyik kiemelkedő alkotása (belsejében szecessziós és art deco elemekkel). 1935–1936-ban épült Kozma Lajos tervei alapján a Margit krt. 55. szám alatti lakóépületben az Átrium mozi újszerű acélvázzal. (1926-ban épült a Puskin mozi a Belvárosban, 1932-ben nyitott a Toldi mozi a Bajcsy-Zsilinszky úton, 1922-ben a Corvin mozi a Corvin közben, mely sokak szerint Budapest egyik legszebb mozija. Azonban ebben az írásban terjedelmi okok miatt nem foglalkozhattam részletesebben a színházak és a mozik szerepével a városképben.)

Az Átrium mozitól nem messze található az úgy nevezett Dugattyús ház, mely 1937-ben épült a Weiss Manfréd cég középvezetői, vezetői számára. A több okból is nagyon érdekes, korszerű épület a két szárnyában üvegcsőben dugattyúként mozgó liftekről kapta a nevét. 1936-ban kibővítették a Margitsziget 1919-ben megnyílt Palatinus fürdőjét, Janáky István erős Bauhaus vonásokat tartalmazó terve alapján. Az 1930-as templomépítési program keretében épült néhány modern, korszerű templom a pasaréti téri Páduai Szent Antal-plébániatemplomon (1930–1934, Rimanóczy Gyula) kívül is – például 1939-ben a pasaréti református templom Bauhaus stíluselemekkel –, többségük azonban neogótikus, neoromán és neoklasszicista stílusban készült. Modern, a 20. századi magyar egyházművészet kiemelkedő épületegyüttese az 1932–1933-ban épült Városmajori Jézus Szíve Plébánia, Árkay Aladár tervei alapján. Városképi, esztétikai szempontból is fontos, hogy a két háború közötti sok „neo-stílusban" létrejött katolikus, református, evangélikus templom mellett modern szemléletű templomok is épültek.

Itt még ki kell térnünk arra, hogy Trianon után a húszas években megindult a korábbi magyar területekről a menekültáradat, ami Budapesten és több vidéki városban nagyszabású lakásépítési hullámot indított el. Kislakásos telepek jöttek létre (a legnagyobb Pestszentlőrinc határában), állami lakótelepi házak és szociális szükséglakások próbálták befogadni az átmenetileg a pályaudvarokon, vagonokban lakókat. 1921 és 1926 között népesült be Kőbányán a Pongrácz úti állami lakótelep, 1929–1931 között az albertfalvai tisztviselőtelep (egykor OTI-telep), 1908–1926 között a Wekerletelep Kispesten. A többinél igényesebb Wekerletelep főterét Kós Károly tervezte. A 48-féle típusház változatos neogótikus és népi szecessziós jegyeket hordoz, valamint jelentős a zöld területek aránya. Annak ellenére, hogy a lakások meglehetősen kicsik, a Wekerletelep ma is népszerű.

1937 szeptemberében adták át a Horthy Miklós hidat (ma Petőfi híd), Budapest állandó hídjai közül az ötödiket. Már 1908-ban törvényt fogadtak el még

egy híd megépítéséről, amely végül is csak 1950-ben készült el Sztálin híd néven (ma Árpád híd). 1935–1938 között a Margit hidat déli irányban meghosszabbították, és középre helyezték az 1879 óta a hídon közlekedő villamospályáját.

Korábban már szó volt arról, hogy Budapesten a köztéri szobrászat 1890 után lendült fel. 1870 és 1914 között főként a királyhűségről, az Osztrák–Magyar Monarchia önreprezentációjáról, a rendi és nemzeti kötődésekről, a magyar nemzeti világképről tanúskodnak. A vesztes világháború után Budapest minden kerületében állítottak I. világháborús hősi emlékműveket, többnyire a legforgalmasabb tereken. A szobrok elsősorban katonákat ábrázolnak (például a Harminckettesek terén a 32-es Honvéd Gyalogezred emlékére, a zuglói Álmos vezér téren, a XII. kerületben a Diana úton). Az oroszlán mint a bátorság szimbóluma és a magyar mesemondák mitologikus madara, a turul gyakran jelen van. Több emlékműre is felvették a hősi halottak nevét. Az építészethez hasonlóan a szobrászatban is igen korlátozottak voltak a kor modern művészeinek lehetőségei, többen emigráltak, vagy csatlakoztak a német Bauhaus mozgalomhoz. A kultúrapolitika a konzervatív, nacionalista akadémizmust támogatta, a hivatalos művészektől a neobarokk eklekticizmus képviseletét várták el. A köztéri szobrok zöme a nacionalista historicizmus jegyében készült. Az 1937-es statisztikai adatok alapján Budapesten 180 köztéri szobor közül 132 történelmi személyt jelenített meg, melyből csak 30 volt író és tudós (például Jókai Mór a Jókai téren), 28 pedig vallásos témát ábrázolt.

Már a húszas évek elejétől kezdte meghódítani a köztereket az irredentizmus, a Trianon-ellenesség jegyében. Az első ilyen szoboregyüttest a Szabadság téren állították fel. Az elcsatolt területeket szimbolizáló heroikus alakokat kétszeres nagyságban, műkőből készítették, a művet 1923-ban avatták fel. Ezt számos emlékmű követte a főváros más pontjain, köztük a külső kerületekben is (például Újpesten 1937-ben Kacsó András Magyar fájdalom című szobra). Jó néhány megvalósulatlan terv is ismeretes. (Elsőként Radocsay Dénes bírálta 1942-ben művészi szempontok alapján az irredenta szobrokat.)

A II. világháború megakasztotta azt a változást, amely az I. világháború és Trianon következményeként csak 1935 körül indult el. A város ostroma 102 napig tartott, a harcokban a közel 40 ezer épületnek csak a negyede maradt épségben. A civil lakosságból mintegy 38 ezren estek áldozatul a véres csatákban. Felrobbantották a hidakat, romokban volt a Budai Vár, a Gellért tér környéke, a Duna-korzó szállodasora, a Bem rakpart, a József körút, a Kálvin tér – és még sorolhatnám. Budapest hadszíntérré válása után hosszú ideig tartott az újjáépítés, a lerombolt főváros látványa sokáig kísértett.

A háborúban megsemmisült a zsidó életforma, ami a 19. század végétől volt jellemző Budapestre. A két világháború között Budapest zsidó lakossága meghaladta a kétszázezret, és 125 zsinagóga működött, virágzott a zsidó kultúra.

1773-ban Pest szabad királyi város még zsidómentességgel „dicsekedett", a zsidó népesség gyarapodása 1840 és 1880 között következett be, s 1891 és 1910 között 45 ezer zsidó települt be Budapestre. Szerepük jelentős volt a kapitalizálódásban, a gyárak, a bankhálózat, a kereskedelem fejlesztésében és Budapest arculatának modernizálásában is (paloták, bérházak, ipari és kulturális intézmények építtetése). Európa legnagyobb zsinagógáját a Dohány utcában 1859-ben nyitották meg, a ma napig a főváros egyik fő turisztikai látványossága, a magyar zsidóság fontos jelképe. A magyar zsidó építőművészek alapvetően hozzájárultak Budapest arculatának átformálásához a kiegyezéstől (1867) a II. világháború végéig. Lajta (Leitersdorfer) Béla, Gottdank Tibor, Freund Vilmos, Quittner Zsigmond, Komor Marcell, Jakab Dezső, Hajós Alfréd és sorolhatnám. Az ő műveik zöme ma is látható a fővárosban, mint az Andrássy úti paloták, a Gresham-palota, körúti bérházak, a Városligeti fasor villái, Lipótváros eklektikus házai és így tovább. Az 1938-tól életbe lépő zsidótörvények, a kötelező munkaszolgálat, majd a gettókba kényszerítés és 1944-ben a haláltáborokba hurcolások, deportálások következtében megszűnt zsidó életforma tragikus városképi következményekkel járt. Lerombolták a zsidó üzleteket, elvették tőlük a bankokat, gyárakat, házakat, utcák sora néptelenedett el. A Dunába lőtt áldozatok emlékét 2005-ben felállító megrázó emlékmű, Pauer Gyula műve – *Cipők a Duna partján* –, a város több pontjáról látható. Azok közé tartozom, akik szerint a modernitásban nincs zsidó építőművészet, de voltak/vannak zsidó származású, vallású emberek, művészek, akiknek tehetsége, tevékenysége, építészete maradandóan formálta Budapest arculatát, vizuális kultúráját, művelődéstörténetét, modernizálódását.

A szocializmus évtizedei

1945-től a szovjet hadsereg jelenléte mellett megkezdődött a romokban heverő Budapest újjáépítése, és 1948-tól a kommunista diktatúra kiépítése. Újraindul az élet a fővárosban, megoldják az élelmiszerellátást, a romok eltakarítását. A közel 300 ezer lakás közül 14 ezer teljesen elpusztult, és további 19 ezer vált lakhatatlanná, meg kellett oldani a lakáskérdést. Helyreállítani a hidakat, a közlekedést Buda és Pest között, használhatóvá tenni a közintézményeket. A főváros 1945–1948 közötti állapotával sok film és szépirodalmi mű foglalkozik (Márai Sándor leírásait javasolom).

A változást jelezték Budapesten az első új szovjet emlékművek, amelyek közül már 1945 május 1-jén leleplezték a Szabadság, a Vigadó és a Gellért téren felállítottakat. 1945 és 1948 között sorban készültek a monumentális politikai emlékművek nemcsak Budapesten, hanem Kelet-Berlinben és Varsóban is.

A fővárosban gyorsan megjelenő szobrok politikai-ideológiai jelentésűek, méretükkel is a hatalomváltásra irányítják a figyelmet. A tíz legjelentősebb szovjet emlékműből kilencet 1956-ban, a forradalomkor a dühös tömeg megsemmisített. A Szabadság téren ma is látható Antal Károly márványból és gránitból készített 15 méter magas szovjet hősi emlékműve (felállítása előtt eltávolították a térről az irredenta szobrokat). 1946-ban három jelentős méretű szovjet emlékmű épült a X. kerületben a Pataki István téren (ma Szent László tér), a XII. kerületben a Csörsz utcában és Szarvas Gábor utcában. 1947-ben Újpesten is avattak egyet, amelyet 1956-ban a tömeg ledöntött, majd 1986-ban újraöntötték, 1989-ben átvitték az újpesti Megyeri Temető orosz katonai parcellájába, helyére, az István térre gróf Károlyi István szobra került. 1948-ban avatták fel Budapest és Vecsés határán Mikus Sándor Steinmetz-szobrát. 1956-ban felrobbantották, de már 1958-ban újra felállították, 1989-ben véglegesen áthelyezték a Memento Parkba (ld. később).

Kevés új templom épült a háborút követő években, a megrongáltakat kellett helyreállítani. 1949-ben sikerült volna befejezni az 1940-ben megkezdett bencés Magyar Szentföld-templomot a II. kerületben, de az építkezést végül is leállították, és a templom csak 2013 óta van ismét a bencések tulajdonában. Molnár Farkas tervezte a Bauhaus szellemében. 1948–1951 között épült a modern Széphalmi János Szíve Templom, ugyancsak a II. kerületben. Az ötvenes–hatvanas években alig épült templom Budapesten: a Tárogató úton a Jézus szíve kápolna (1959), a Józsefvárosban még 1950-ben a Béke királyné kápolnája, a XIII. kerületben, ugyancsak 1950-ben, a Szent Ágoston kápolna, 1954-ben a Mátyásföldi evangélikus templom, 1966-ban Pestlőrincen a Szent József templom, 1957-ben Csepelen a Szűz Mária Szeplőtelen Szíve Templom és a Soroksári Református templom még 1948–1950 között. Mindössze ennyi a nagy területű fővárosban. Ez az egyház- és vallásellenes politikával még magyarázható, ám alig értelmezhető az a tény, hogy új gyárak, vállalatok is kis létszámban épültek.

Az erőltetett iparosítás, a falvakból, mezőgazdaságból kiszorultak fővárosba áramlása ellenére viszonylag kevés új gyár épült, a háborús károkat kellett helyreállítani. Kevés gyárkémény nyúlt a magasba, kevés új vállalat jött létre. Például 1951-ben Kőbányán épült fel a Finommechanikai Vállalat (1990-ben szűnt meg), 1949-ben a COMPACK Kereskedelmi Csomagoló Vállalat (megszűnt). Újpesten 1952-ben létesült az Oxigén és Dissous gázgyár Vállalat (ma is működik), és 1950-ben a Tűzállóanyag gyár. 1954 óta működik a Soroksári Vasöntöde. A XI. kerületben létrehozottak közül a Szellőző Művek Gépgyár (1949) ma is működik, a Közlekedési és Metró Építő Vállalat 1995 után megszűnt, illetve ott épült fel a Budapesti Jármű Ktsz., az Öntödei Vállalat. A XVI. kerületben az Elektronikus Mérőkészülékek Gyára 1950-ben, a XVIII. kerületben a Dunaferr Lőrinci Hengermű 1949-ben (ez 2012-ben zárt be). A XX. kerületben az ötvenes években

nyolc gyár épült, majd szűnt meg a rendszerváltozás következtében. Ez relatíve csekély érték a kétszeres területnövekedéshez és a megnövekedett lakossághoz viszonyítva, valamint a deklarált politikai megnyilvánulásokhoz képest.

Budapest arculatának megváltozásában kiemelkedő szerephez jut az ötvenes évek elején meginduló tömeges lakótelep-építkezés: sokemeletes házak összkomfortos lakásokkal. Betonrengeteg a kívülről szemlélőnek, civilizációs szintemelkedés a bennük élőknek. Az állam a lakáshiány megoldásaként eredetileg az alsóbb társadalmi rétegek számára szánta megfizethető bérleti díjuk miatt. Budapesten már az I. világháború előtt is épültek telepek (például Ganz–MÁVAG Kolónia 1910-ben, 1916-ban a MÁV-lakótelep), majd Trianon után az elcsatolt országrészekből érkezők miatti lakáshiányt is így próbálták megoldani.

Sokak szerint a lakótelep a szocializmus terméke szürke betonfalaival, sokemeletes, egységes háztömbjeivel, beépítésmódjában, architektúrájában is egységes hatást keltve. 1949-ben kezdték építeni Kispesten (XIX. kerület) az Élmunkás lakótelepet, 1964-ben fejezték be. 1950 és 1955 között épült a XI. kerületben a Mezőkövesd úti lakótelep, 1954 és 1965 között a Lágymányosi lakótelep (körülbelül 10 ezer lakás). 1956 és 1960 között épült a XIII. kerületben a Fiastyúk utcai lakótelep, 1954 és 1961 között a XIV. kerületben a Kerepesi úti lakótelep, 1953 és 1957 között a Gubacsi lakótelep a XX. kerületben stb. Ezek is jelzik a változásokat, a külső kerületek megnövekedett fontosságát.

1950-ben az államosítások lehetővé tették, hogy közigazgatásilag, területileg Budapesthez csatolják Budafokot, Csepelt, Kispestet, Újpestet, Rákospalotát, Pesterzsébetet, Pestszentlőrincet és 16 nagyközséget Albertfalvától Soroksárig. Az addigi 14 helyett 22 kerületet hoztak létre. Így született meg Nagy-Budapest – a Rákosi korszak legsötétebb éveiben. Lakosainak száma 1,6 millióra nőtt.

Szimbolikus és kiemelt városképi szerepe miatt fontos, hogy 1951-ben állították fel a Hősök terétől nem messze a Városligetnél (1953-ban Sztálin tér, később Felvonulás tér, ma Ötvenhatosok tere) Mikus Sándor nyolc méter magas Sztálin bronzszobrát, tatai vörös mészkő alapzatra. Avatására 68 ezer embert mozgósítottak. Három előzménye már volt a szobornak: Kisfaludi Strobl Zsigmond, Csorba Géza és Pátzay Pál munkái, de a korszak (1948–1956) emblematikus köztéri reprezentánsa a Sztálin 70. születésnapjára felállított emlékmű. 1956. október 23-i ledöntése egy – Budapest szempontjából is – rövid, de kártékony időszak végét szimbolizálta.

A „szocreál" (szocialista realizmus) főideológusai kényszerítették az építészeket és a köztéri szobrok alkotóit a szovjet minta követésére. Számos példa látható ma is az akkor létrehozott Sztálinvárosban (ma Dunaújváros), Leninvárosban (ma Tiszaújváros), Kazincbarcikán, Komlón, Tatabányán, Várpalotán. A hazai építészet ismét az európai tendenciákkal ellentétes irányba mozdult. Ennek ellenére létrejöttek jelentős alkotások, például Dávid Károly Csörsz utcai MOM

kultúrháza (1952) és a munkatársaival közösen tervezett Népstadion (1953), a Rimanóczy Gyula tervezte új műegyetemi épületek a Dunaparton (1954). Megmaradt az 1952–1953-ban épült, klasszicizáló egykori csepeli munkásszálló. Szervesen illeszkedtek az eklektikus Budapest város szövedékébe, és ma is szimbolikus szerepük van a főváros vizuális közegében, arculatában.

Az 1956 utáni megtorlásokat, politikai retorziókat követően az 1956 őszén rommá lőtt budapesti házak újjáépítésével kezdődött meg a Kádár-korszak konszolidációja. Körülbelül 11 ezer lakás sérült meg Budapesten, ezeket lakhatóvá kellett tenni. Ez látványos eredményként mutatkozott a közemberek számára is. A legsúlyosabban megrongálódott Corvin közt és Üllői utat gyorsan helyreállították, a mai Corvin negyed és a Klinikák metróállomás között kilenc új házat hoztak létre, amelyek különböztek ugyan az eredeti történelmi arculattól, a két háború közötti neobarokk stílustól, de megpróbálták beilleszteni a környezetbe. A főváros modernizálódását akarták demonstrálni a ferihegyi repülőtérről érkező külföldieknek és a hazaiaknak is. Számos, a II. világháború során keletkezett foghíjas telket is beépítettek. Helyreállították a Köztársaság téri pártházat, a Rákóczi és a Klauzál utca sarkán a Minőség Állami Áruházat (később Lottó Áruház), a megrongálódott Kálvin teret, az Iparművészeti Múzeum kupoláját, a József körúti Szabad Nép (utóbb: Népszabadság-)székházat, a Móricz Zsigmond körteret és így tovább.

Tovább épültek házgyárak: 1966-ban Ferencvárosban, 1964-ben a Szentendrei úton, 1969-ben Dunakeszin Budapesti Házépítő Kombinát néven, 1974-ben Budafokon. Mind a négyet a 43. számú Állami Építőipari Vállalat működtette. Az ország legnagyobb panelelemekből álló lakóháza Budapesten épült a Flórián tér nyugati szélén 1970-ben: 14 lépcsőházas szalagház 886 lakással. Kétségtelen, hogy a hatvanas években a legégetőbb társadalmi és ezáltal építészeti kérdés a lakáskérdés volt. A várostervezők részére a lakótelep társadalmi és építési kísérlet volt, nem mindig meggyőző eredménnyel. Az első óbudai kísérleti lakótelepek az első ütemben 1960-ra épültek meg. Figyeltek a lakások jobb technikai felszerelésére (beépített konyha és ruhásszekrény, melegvízellátás), valamint a helyiségek jobb kapcsolatára. A budafoki kísérleti lakótelep 1966–1968-ban készült el. A lakótelepen az átlagos lakásméret 52 négyzetméter volt. Újdonságnak számított a csaknem 360 fokban elforgatható billenőablak és a szőnyegpadló. A József Attila-lakótelep két ütemben épült: 1957 és 1967, majd 1979 és 1981 között – nyomortelepek helyén. Kőbányán (X. kerület), a XI. kerületben, Angyalföldön, Zuglóban és a XXII. kerületben tíznél több lakótelep található. A legkésőbbi beépítésű a Gazdagréti (1983–1989), Zuglóban a Mogyoródi–Jernei-lakótelep (1988–1990) és a XVIII. kerületben a Gloriett lakótelep (1988–1994). Ez utóbbit még befejezték, de a rendszerváltozás után már nem épültek újabb lakótelepek. Ekkorra már a szocializmus megkövült

jelképének tekintették ezeket, és többségükről úgy tartották, hogy azokban a rosszabb szociális helyzetben élők laknak.

A hatvanas–hetvenes–nyolcvanas években épült lakótelepek megváltoztatták, megújították közvetlen környezetüket és az egész Nagy-Budapest térstruktúráját, látványát, arculatát. A modern nagy lakótelep speciális városforma, fizikai környezetük folyamatosan változik. Az egyes lakótelepek jellemzői, épülettípusai, térszervezése, a beépítettség sűrűsége eltér egymástól. A kilencvenes évek végétől, 2001-től megindult a lakótelepek felújítása, ez városképi változásokat eredményezett. Bővülnek a zöldterületek, rendezettebbek az utcák, terek, parkok, az egyenszürkét kiszorítják a színes felületek. A hetvenes évektől az óriási lakótelepmonstrumok (5–15 ezer lakás, 35–40 ezer lakos), az 5–10 lépcsőházas, tízemeletes sávházak egyre inkább a város széleire kerültek, mintegy keretezve a látványt, meghatározó elemeiként a panorámának. A nyolcvanas években próbáltak szakítani a sematizmussal: többféle magasságú, változatosabb épülettípusok, igényesebb bejáratok, fantáziadúsabb homlokzatok készültek az addigi monotonitással szemben.

A lakótelepeken felállított köztéri szobrok az 1948–1990 közötti korszak, az úgy nevezett szocializmus jellegzetes termékei, vizuális kultúrájának fontos részei és nem utolsósorban az ott felnövő generációk első művészi élményei. A szabad terek beépítésénél egyre fontosabbak lettek a zöldfelületek, a növényzet (nem eléggé) és a játszóterek kiépítése. A műkő virágágyak és betonozott homokozók terjedésével nőtt a meglehetősen konzervatív plasztikák (női aktok, gyerekek, anya gyerekkel, állatszobrok) száma. Elterjedtek a terepplasztikák és az úgynevezett geoplasztikák is, ezek gyakran esztétikusabbak, kevésbé sematikusak, mint a művészeti alkotásként megjelenő köztéri szobrok.

A rendszerváltozás után

1990-ben, a rendszerváltozáskor Budapesten a direkten politikai indíttatású köztéri szobrok nagyobb részét szoborparkba költöztetik, a XXII. kerületben létrehozott Memento Parkba. A szocializmusra emlékeztető, egyedülálló kortörténeti kiállításon számos olyan emblematikus mű látható együtt, amelyek Budapest különböző kerületeinek reprezentatív terein sokszor évtizedeken át közvetítették a szocializmus, kommunizmus értékrendszerét, ideáit, ideológiáját. Néhány közülük: Karl Marx és Friedrich Engels (Segesdy György, 1971, Jászai Mari tér), Felszabadító szovjet katona (Kisfaludi Strobl Zsigmond, 1947, Gellért-hegy), munkásmozgalmi személyek portréi, felszabadulási emlékművek, Munkásmozgalmi emlékmű (Kiss István, 1969, Hűvösvölgy), Tanácsköztársaság emlékmű (Kiss István, 1969, Dózsa György út), Osztapenko (Kerényi Jenő,

1951, Budaörsi út–Balatoni út). Ezek a Budapest arculatát évtizedeken át meghatározó szobrok eltűntek ugyan a közterekről, de amíg az azokat látó, ismerő generációk élnek, jelen vannak az emlékezetünkben, ezáltal a kollektív történeti emlékezetben.

1990–2022 között számos olyan létesítmény született Budapesten, amelynek kiemelkedő a jelentősége a város arculatának formálásban, és amelyek a társadalmi közérzet alakítása mellett a vizuális szemléletet is módosítják (elmozdulás a konzervativizmustól, kényelmes középszerűségtől a kortárs modernizmus felé).

A városkép változásában 1990 után meghatározó szerepe van az újonnan megépült hidaknak: 1990 novemberében adták át a Deák Ferenc hidat, 1995 októberében a Rákóczi hidat (eredetileg Lágymányosi híd), 2008 szeptemberében a Megyeri hidat. A szocializmus négy évtizede alatt mindössze két híd épült, a már említett Árpád híd és 1964-ben az Erzsébet híd (a korábbi acélszerkezetű lánchíd helyett új kábelhíd épült). A kétezres évek első évtizedének végén felújították a Margit hidat és a Szabadság hidat, jelenleg zajlik a Lánchíd átépítése.

1990 után Budapesten számos új jelentős közintézmény, bank, szálloda, irodaház, vásárcsarnok stb. épült, melyek számottevően befolyásolták a városképet. Néhány meghatározó típussal külön is foglalkozom, néhányat csak megemlítek. Például az Újszínház (1990, Európa-Nostra díjat kapott), Corvin Budapest Filmpalota (1996), Lágymányosi Egyetemváros (1996–2009), Millenáris (2011), Lehel csarnok (2002), Nemzeti Színház (2002), Holokauszt Emlékközpont (2004), SOTE Központ (2008), Bálna (2013), Ludovika Campus (2014). Felújítottak, átterveztek számos teret: Széll Kálmán tér (2015–2016), Corvin sétány (2012), Andrássy út (1996) és így tovább.

1990 után országosan 200 új templom épült, több tucat Budapesten, és több református és evangélikus templomot felújítottak. Az újak: Szent Angyalok plébánia Gazdagréten (2002), Kispesti Nagyboldogasszony-templom (2002), Lágymányosi Szent Adalbert-plébánia (2013–2014), Kútvölgyi Boldogasszony-kápolna (1990), Svábhegyi Református templom (2003–2007), Budahegyvidéki evangélikus templom (2001), zuglói, újpalotai, rákoskeresztúri, rákoskerti, pestszentlőrinci, pesterzsébeti templomok. Szakítva a barokk és neogótikus hagyományokkal, ezek az épületek a kortárs építészet alkotásai, a szakrális funkciók mellett ellátnak kulturális feladatokat is. Megőrizték a hagyományos belső szerkezetet, de külsejük kapcsolódik a kortárs épületekhez és ezáltal fontos, meghatározó szerepük van a modernizálódó Budapest arculatváltozásában. A II. világháború előtt nagyon kevés modern templom működött – például a pasaréti úti Páduai Szent Antal-templom és a Városmajori Jézus-templom –, ezek magas esztétikai minőségűek, korszerűek, autentikusak, és különlegességükkel, modern formáikkal, magas tornyaikkal ma is kiemelkedő a szerepük Budapest látványában. A rendszerváltozást követően épültek reprezentálják az 1990 után

bekövetkező társadalmi, kulturális változásokat, szakítást a szocializmus vallásellenességével. Néhány a tervező építészek közül: Makovecz Imre, Török Ferenc, Finta József, Vadász György.

A rendszerváltozás utáni évek Budapesten és országosan is a gyárak, vállalatok megszüntetésének időszaka, és ez természetesen látható nyomokat hagy maga után (lásd Váci út, Angyalföld, Újpest, Kőbánya, Csepel átalakulása stb.). Az ötvenes években a kényszerű államosítás volt a jellemző, a kilencvenes években az erőltetett privatizáció. Alig néhány gyár épült a kilencvenes években: például a MÁV Hídépítő Kft. Zuglóban, ám ezek is egy évtizeden belül megszűntek.

A rendszerváltozáskor Budapest területének 13 százaléka volt ipari övezet, ennek túlnyomó részén ma már nem zajlik ipari tevékenység. A főváros három nagy ipari zónája közül a Váci út volt a hazai ipar egyik fellegvára, itt épültek meg 1896 (a Millennium éve) körül a legnagyobb gépgyárak, hat kilométer hosszan hajó- és darugyár, csavargyár, akkumulátorgyár, felvonógyár stb. 1990 után a gyárak 4–5 év alatt tönkrementek, kiürült a Váci út és környéke. A gazdasági szerkezetváltás következtében ledózerolták a gyárakat, és helyükön megindult az irodaházak építése. A gyors fejlesztés következtében a fővárosi irodaállomány körülbelül egynegyede itt található.

A Váci úti irodafolyosó dominanciája ma is megkérdőjelezhetetlennek tűnik, jelenleg is folyamatos az építkezés. Néhányat nevezek meg: Westend City Center (1999–2000), Átrium Park, Capital Square irodaház (2009), Green House (2012). Ez az út semmiben sem emlékeztet a rendszerváltozás korira és semmiképp a szocializmus évtizedeire. A magas, modern, gyakran csupa üveg épületek megváltoztatták a városképet, a látványt, Budapest arculatát. A modernizálódás emblematikus jelképei, akárcsak a Budapest központjában, a pesti belvárosban (V. kerület) épült ikonikus irodaházak. Az első ilyen épület a ma is népszerű East-West Business Center (1991) panorámaliftjével. 1996-ban adták át a Bank Centert (Finta József tervei alapján). A Roosevelt irodaház 2017-ben nyerte el az Év Irodaháza díjat. A budai irodanegyed egykor világhírű gyárak romjain épült fel. A Ganz és a MOM régi gyárterületeinek megújulása a budapesti rehabilitáció példája. A Ganz gyárkomplexum 1897-ben épült a Lövőház utcában, helyükön több irodaház is nyílt (Millenáris Center, az Avantgarde 2009-ben). Az 1876-ban épült MOM helyén (1997-ben lebontották) irodaházakat emeltek, ma már a Hegyvidék új városközpontja. A budai lakónegyedekben kevesebb irodaház épült, mint a pesti oldalon, de a Maros utcai Business Center és a Kapás utcai két irodaház meghatározó szerepű a városnegyed imázsában. A pesti Broadway-en, a Nagykörúton, a Rákóczi úton, a Kálvin téren, a Corvin sétányon is kiemelkednek az irodaépületek a bérházak közül. A Bécsi út és a Duna-part vonzáskörzetében is jelentős számú irodaépületet húztak fel (például az Óbuda Gate irodaház modern, esztétikus tömbje lenyűgöző Buda-völgyi panorámát

kínál). A Kolosy téri Bécsi Corner Irodaház a klasszicista homlokzatú és a kétszintes barokk Serház mellé épült. Gőzerővel fejlődnek a Soroksári út és környéke és a Hungária Körgyűrű egyes szakaszai. 1999-ben az állam az összes beépítetlen telket eladta a TriGranitnak, új lakótömbök és irodaházak épültek. 2002-ben pedig megnyílt itt az új Nemzeti Színház, 2005-ben a Művészetek Palotája.

Ez nem az a Budapest, mint amire az idősebb generációk emlékezhetnek 1990 előttről. Az irodaházak, az új bankok, a bevásárlóközpontok az új gazdaság térnyerésének következményei. Modernizálták, átalakították a városképet, mozgalmas tömegformálásaikkal, homlokzati elemeikkel, színes lamelláikkal, zöld- és vízfelületeikkel, gyakran egyéni karakterükkel befolyásolják a látványt, s a társadalom különböző csoportjait (például a fiatalokat) szólítják meg. A 2000-es évek után épülő irodaházak és bevásárlóközpontok úgy illeszkednek környezetükbe, hogy figyelembe veszik a városhasználók szempontjait (belső zöld udvar, vízfelületek, az épület megnyitása az utca felé, pihenők kialakítása). Minél közelebb vagyunk a mához, annál inkább érezhető, hogy a tervezők figyelembe vették a városkép-megjelenítés fontosságát.

A magyar bankrendszer is átalakult a kilencvenes években: beléptek a magyar piacra a külföldi bankhálózatok, átalakult a térszerkezet is, megnövekedtek a fiókszámok. 1990 után a bankok egy része irodaházakban bérel területet, így például a Raiffeisen Bank új székháza 2020 eleje óta az Agora Budapestben van. 2010-ben épült a Budapest Bank székháza. Buda központi részén, a Medve utcában működött a CIB Bank székháza 2013-as kiürítéséig. Finta József tervezte a Bank Centert a Szabadság téren a Nemzeti Bankkal szemben (1996). Kiemelkedik nálunk szokatlan megjelenésével, posztmodern jellegével a VI. kerületi holland tulajdonú ING-székház. Budapestért díjat kapott, mivel egyike Budapest meghatározó kortárs építészeti alkotásainak (egyben e tanulmány művészettörténész, szociológus szerzője mintaadónak tekinti a kétezres évek Budapestje számára).

1990 után megélénkült a szállodaépítkezés a kereskedelmi, pénzügyi partnerek és a turisták igényeinek kielégítésére. A Belvárosban 1994-ben adták át az elegáns, ötcsillagos Kempinski Hotelt, Finta József és Puhl Antal alkotását. Az elmúlt 20–30 évet számos szakember nevezi a szállodaipar térbeli és időbeli expanziójának Magyarországon. Megjelent a külföldi tőke a szállodaiparban, ez elősegítette a fejlesztéseket. Nőtt az igény a presztízsértékű, a közepesnél jobb szolgáltatást igénylő szállodákra, ezt a tervező építészeknek figyelembe kellett venni. 2021-ben adták át a Boráros téren, a Duna mellett, a hajdani Angyal irodaház átalakításával a Hotel Budapest Cityt. Budapest II. világháborús ostroma alatt szétlőtték a Duna korzón sorakozó eklektikus szállodasort (Ritz, Bristol, Cariton). Hosszú urbanisztikai viták után végre megépült a hetvenes években a Duna Intercontinental, 1994 óta Budapest Mariott Hotel, ám máig tartó kritika

kíséri mint a késő modern építészet sarokkövét és dunai panorámába rosszul illeszkedő épületet. A vasfüggöny mögötti szocialista országokban szokatlan luxusnak számított. Többször átalakították, s nemcsak Budapest látképének vált meghatározó elemévé, hanem az elmúlt 30–50 év kortárs építészetében is.

Budapest, az „örök felzárkózó", a gyorsított modernizációban 1990 óta nemcsak az irodaházak sorozataival próbálja behozni lemaradását a kortárs építőművészet segítségével, hanem a bevásárlóközpontokkal, plázákkal is. Sokféle elnevezéssel illetik 1996 októbere óta, amióta megnyitott az első, a Duna Plaza. E tanulmány keretei közé, amelyben a város arculatának változásait követjük nyomon, talán leginkább ez illeszkedik: „a fogyasztás új katedrálisai". A rendszerváltozás előtt a pláza szó nem is létezett a magyar köznyelvben, üzletközpontnak nevezték. 1976-ban nyitották meg a Flórián üzletközpontot az óbudai panelrengetegben élők kiszolgálására (2021-ben újították föl, az épület megőrizte a szocialista korszak szellemét, stílustalanságát). A rendszerváltozás előtt a legnagyobb üzletközpont az 1980-ban átadott Sugár (2004-ben újították fel, igyekeztek beilleszteni a 2002-ben átadott Árkád és az IKEA közé). Eleinte igyekeztek figyelembe venni a lokális szempontokat, főleg a külső kerületekben (Euro Park Kispesten 1997-ben, Csepel Pláza 1997-ben). Egy nagy forgalmú metróállomás és a Fény utcai piac között nyílt meg 1998-ban a Mammut I. és 2001-ben a Mammut II. A Nyugati téren 1999-ben nyitott a Westend (nemzetközi nívódíj) és a város központjától nagyon messze a Campona, a dél-budai térség ellátására. 2001 óta sikeres a MOM Park bevásárlóközpont és így tovább. Aztán tíz év szünet után adták át a legújabbat, az Etele Plázát 2021 őszén, Kelenföldön. A budapestiek jó közlekedéssel közelíthetik meg a népszerű bevásárlóközpontokat, plázákat az Allee-tól (2009), Arénától (2007) a Mammuton, Pólus Centeren át a MOM Parkig (2001), a Westend City Centerig (1999). (Az adott keretek között nincs lehetőség felsorolni az egymás után épülő komplexumokat.)

A hatvanas–hetvenes évek Budapestjét jogosan nevezik a lakótelepek, panelházak évtizedének. A kétezres évek első évtizede a bevásárlóközpontok, plázák és az irodaházak elterjedésének ideje. Nagy részük, más világvárosokhoz, fővárosokhoz hasonlóan rozsdaövezetekben, elhagyott gyártelepek (például Ganz) helyén épült fel. A multifunkcionális központok a főváros centrumában helyezkednek el, melyek egyben kerületi és regionális központok is. A bevásárlóközpontok gyűrűje veszi körül a peremkerületekben, az agglomerációban is a fővárost (a XVI. kerületet kivéve). Számos kutatás bizonyítja, hogy a plázák közössége leginkább a 18–24 évesek és a 60 éven felüliek közül kerül ki. A plázák és bevásárlóközpontok nemcsak közvetlen környezetüket, hanem Budapest egészének látványát megváltoztatták. Számos szerző szerint a bevásárlóközpontok a 21. század agórái, ennek megfelelően befolyásolják a városhasználat, a városkép

átalakítását. Az egyes épületek és környezetük meghatározó elem a város egészének látképében, jelentős a szerepük a hosszú távú városfejlesztésben.

Már volt szó arról, hogy 1990–1993 között számos politikai, ideológiailag a szocializmus mellett elkötelezett köztéri szobrot lebontottak („a múltat végképp eltörölni"), közülük sokat szoborparkba gyűjtöttek össze – mindezt állami kultúrpolitikai döntésként. Ezt akkor közérdeklődés kísérte, hiszen a negyven évig tartó szovjeturalmat szimbolizálták, a hatalmi reprezentáció eszközei voltak a főváros közterületén. Az emlékműszobrászat, mely Budapest 1873-ban történő egyesítésekor a nemzeti identitást szolgálta, jórészt megmaradt (még abban az esetben is, ha nyilvánvalóan látszott, hogy felülírta az esztétikai szempontokat a politikum, és nem az építészek, szobrászok ízlése dominált, hanem az aktuális hatalomé). Budapestre – sok más európai fővároshoz hasonlóan – jellemző volt a történeti, politikai személyiségről mintázott szoborállítás. Ezt a rendszerváltozás után a különböző politikai csoportok kellő arroganciával támogatták. 1848/'49 története és az 1956-os forradalom emléke újabb köztéri szobrokat eredményezett. A szakemberek (Wehner Tibor, Mélyi József) szerint Budapesten többnyire zavaros emlékművek és szoborhalmazok keletkeztek. Budapest megtelt emlékművekkel, szobrokkal, gyakran felborítva a közterek, utcák látványának egyensúlyát. Sok közülük értéktelen, plasztikailag értékelhetetlen. Míg a szocializmus évtizedeiben tömegével jöttek létre szovjet hősi, felszabadulási, munkásmozgalmi köztéri szobrok, a rendszerváltozás után az addig tiltott II. világháborús hősök és áldozatok emlékművei árasztották el a köztereket, közöttük kitelepítési és holokauszt-emlékművek is. A Trianonra és a honfoglalásra emlékeztető szobrok mellett nagy számban megjelentek a zsánerszobrok. Divatba jöttek a sportolók, a padon ülő tudósok, színészek szobrai is. Túlzsúfolt a város köztéri szobrok tekintetében.

Az elmúlt években is nagy beruházások következtében újultak meg budapesti terek, parkok, a városrészek arculatát megváltoztató sportkomplexumok, lakóparkok, irodaházak, eltűntek a foghíjtelkek, átalakultak a volt rozsdaövezetek. Nem érdemes Bécshez, Pozsonyhoz, Prágához hasonlítgatni, csak Budapest 150 éves fejlődéséhez. A város önmaga tempója, a politikai-hatalmi játszmák, gazdasági lehetőségek és a várostervezők, építészek koncepciói, szemlélete alapján halad előre. Az elmúlt 3–4 évben gigaberuházás indult Dél-Pesten és Csepelen, tovább bővül a Váci úti irodafolyosó, folytatódik a kőbányai rozsdaövezet megszüntetése, elkezdődött a Városliget projekt (nemrég adták át a Néprajzi Múzeumot és a Magyar Zene Házát), tovább bővül a Corvin negyed, szállodák, kórházak épülnek. Felértékelődtek a zöldterületek (sport- és szabadidőpark a Tabánban, változások a Normafánál). A műemléki helyreállítások is javítják a városképet (Rumbach Sebestyén utcai zsinagóga, Eiffel

Műhelyház, Nyugati pályaudvar, Hunyadi téri vásárcsarnok és így tovább). Ezek és az ehhez hasonló fejlesztések évtizedeken át átalakítják a városképet, folyamatosan szoktatva az új látványhoz.

Zárszó

Érdemes a Gellért-hegy tetejéről szemrevételezni Budapest új arculatát és kicsit bepillantani a jövőbe is. A város szövetében egymáshoz illeszkedik a 19. század végének polgári építészete, a két világháború közötti ellentmondásos időszak, a szocializmus évtizedeinek hozadéka és a rendszerváltozás utáni felgyorsult modernizálás. A múlt és a jelen méhében a születő jövő.

Irodalomjegyzék

Balla R. (2021): *Az 1954 után épült modern lakótelepek Budapesten*. Doktori értekezés. Budapesti Műszaki Egyetem, Budapest.

Bencz O., Hermann I. (2003): *Látvány körút. Budapest az ezredfordulón*. Új Palatinus Könyvesház, Budapest.

Boros G. (2001): *Emlék/mű*. Enciklopédia Kiadó, Budapest.

Ferkai A. (2005): *Lakótelepek*. (*A mi Budapestünk* sorozat). Városháza, Budapest.

Gottdank T. (2018): *A magyar zsidó építőművészek öröksége*. K.U.K. Könyv- és Lapkiadó, Budapest.

Izsák É. (2004): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői. Budapest és környéke*. Napvilág Kiadó, Budapest.

Lackó M. (1992): A két világháború között. *Budapesti Negyed* 2–3., 173–240.

Meggyesi T. (1985): *A városépítés útja és tévútjai*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

Mizsei A., Palkó Gy. (2022): *Budapest építészete 2000–2020*. P-ARCH, Budapest.

Preisich G. (1998): *Budapest városépítésének története. 1945–1990*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

Saly N. (szerk.) (2015): *A régi pesti városfal mentén*. Fekete Sas Kiadó, Budapest.

Sikos T., Hoffmann I. (2004): Budapesti bevásárlóközpontok tipológiája. *Földrajzi Értesítő* 53(1–2). 111–127.

Wehner T. (1986): *Köztéri szobrok*. Gondolat Kiadó, Budapest.

Zubreczki D. (2020): *Templomséták Budapesten*. Kedves László Könyvműhelye, Budapest.

Budapest funkcionális szerkezete

Csapó Tamás* – Lenner Tibor**

Bevezetés

Egy település közigazgatási területén belül különböző szerepkörű területek és építmények találhatók, amelyek vagy lakóhelyet nyújtanak a lakók számára, vagy különböző szükségleteik kielégítésére szolgálnak. Ezek, a településen belül bizonyos törvényszerűségek szerint, a város egyes részein jelennek meg, és összefüggő, változó nagyságú területen funkciók szerint összeállva kirajzolják az adott település funkcionális szerkezetét. Budapest a legnagyobb kiterjedésű és a legnépesebb magyar város, ráadásul a mai területe közel ötven, egykor önálló településből alakult ki. Éppen ezért a szerkezete is egyedi és igen összetett, de funkcionális övezetei alapvetően nem különböznek a legtöbb nagyvárosunkétól.

Tanulmányunk a 2015-ben megjelent könyvünk eredményeire támaszkodik elsősorban (Csapó–Lenner 2015), de kiegészítettük az azóta lezajlott jelentősebb változásokkal. A felhasznált adatokat és információkat a 2011-es *Városfejlesztési Koncepció*ból, az empirikus terepi felmérésekből és a már három dimenzióban hozzáférhető Google Maps alkalmazás felhasználásával szereztük.

A téma kutatásának az elmúlt néhány évtizedben elért eredményei

A főváros településföldrajzával foglalkozó kutatók többsége egyetért abban, hogy a főváros funkcionális szerkezete az elmúlt három évtized során jelentősen megváltozott. Beluszky szerint sokkal markánsabban, mint a négy államszocialista évtized alatt (Beluszky P. 2013). Ezt a megállapítást többen osztják, és kihangsúlyozzák a változások gyors ütemét. Ennek ellenére a Budapesttel foglalkozó városföldrajzi munkák zöme elsősorban a megváltozott gazdasági és társadalmi

* Csapó Tamás (CSc), ny. egyetemi magántanár.
** Lenner Tibor (PhD), Eötvös Loránd Tudományegyetem.

környezettel, valamint ezek hatásaival foglalkozott, ugyanakkor kevesen kutatták és mutatták be a főváros gyorsan változó funkcionális szerkezetét.

Beluszky Pál a főváros városszerkezeti zónáit mutatta be az ezredforduló környékén megjelent könyvében (Beluszky 1999). Budapestet négy városszerkezeti egységre tagolta: belváros, ipari-közlekedési-átmeneti zóna, a Budai-hegység villa- és társasházas negyedei és a külső kerületek zónája. A Belvárost további három részre (city, belső lakóöv, Vár) osztja, megjegyezve, hogy napjainkban erőteljes a Belvárosban a „citysedés" folyamata, továbbá jelzi a belső lakóöv vegyes (lakó- és nem lakó-)funkcióját. A főváros ipari-közlekedési-átmeneti zónájához a barnaövezeten kívül a városi zöldterületeket, az agrárterületeket és a zárványlakótelepeket sorolta, valamint területi elhelyezkedésüket is bemutatta. Külön zónaként jelent meg a budai villanegyed, amely szerepkörét tekintve nem különbözik a lakóterületektől, csupán beépítésének jellege sajátos. Végül a negyedik, a peremkerületek zónája, amelyhez az 1950-ben csatolt tíz kerületet sorolja, melyek lakóterületek.

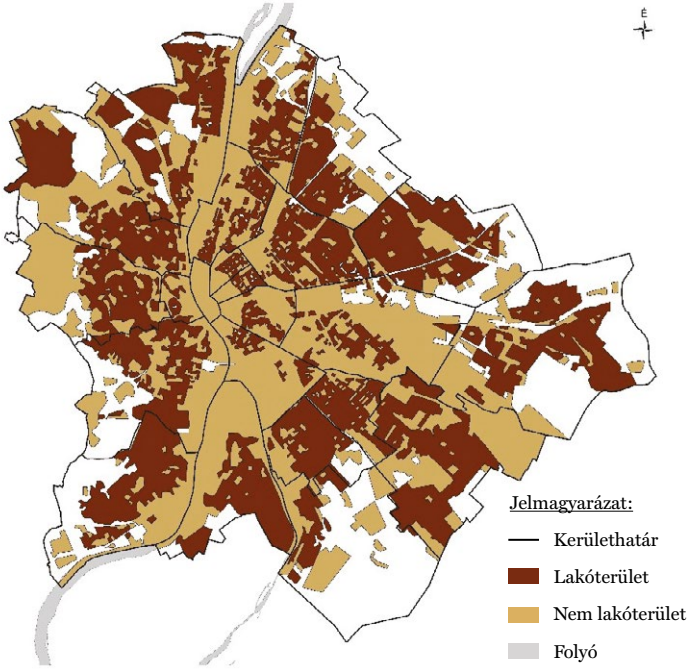
Kovács Zoltán a budapesti városrégióval foglalkozó tanulmányában mutatta be a főváros térszerkezetét, és megállapította a városrégió övezeteit, a rendszerváltozást követő években (Kovács 2003). Valójában nem övekre, hanem hat funkcionálisan és építészetileg egyaránt markánsan elkülönülő, koncentrikus zónára osztotta Budapestet. Az első a city, amely csak a pesti oldalon alakult ki, és határait a Nagykörút vonala jelöli ki. A cityt a Duna mindkét oldalán egy középmagas beépítésű bérházas övezet veszi körül. Barnaövezetnek nevezi a vegyes hasznosítású (temetők, kaszárnyák, ipari üzemek, közlekedési területek) átmeneti övezetet, amelynek nagy része a pesti oldalon van, de már nem összefüggő övként. Külön övként jelennek meg a többszintes beépítésű lakótelepek, ám nem alkotnak összefüggő övezetet. Az ötödik funkcionális övezet a kertvárosok öve, mely döntően családi házas, lazán beépült, zöldfelületekkel és mezőgazdasági területekkel átszőtt övezet. Végül külön övezet a budai villanegyed a II. és a XII. kerületben.

Izsák Éva a városfejlődés természeti és társadalmi tényezőit vizsgálta, melynek keretében foglalkozott a főváros városszerkezetével is. Véleménye szerint a város szerkezete az ezredfordulón a koncentrikus övezetek klasszikus modelljével jól leírható, különösen a pesti oldalon. Az első a központi üzleti és államigazgatási negyed, a pesti oldal középpontjában. A második a sűrűn beépített lakónegyedekből álló övezet, mely a központi üzleti negyedet veszi körül. A harmadik – ettől kifelé haladva – az átmeneti öv, amelyet nagymérvű szerkezeti átalakulás jellemez. Az egykori ipartelepek közé a szocialista korszak panelházakból álló hatalmas lakótelepei ékelődnek, a funkciójukat vesztett ipari üzemek helyén pedig újabban raktárak, gépkocsiparkolók, bevásárlóközpontok létesülnek.

Végül a negyedik, a korábbi peremvárosokból álló legkülső, ma is jobbára laza, családi házas beépítésű övezet (Izsák 2003).

A főváros funkcionális szerkezete

Budapest funkcionális szerkezete a magyar városok között egyedi, több sajátossággal jellemezhető, melyek a település fővárosjellegéből, központi szerepköreinek sokaságából, a város lélekszámából, történeti fejlődéséből, természeti adottságaiból és a várostervezés/-építés eddigi eredményeiből fakadnak. Az egyik legfontosabb sajátosság az, hogy 2011-ben Budapest teljes területéből csupán 39,3% volt lakóterület, 61,7% nem lakóterület, melyből 12,4% beépítetlen, zömmel agrárterület a város szélein *(1. ábra)*.



1. ábra. A lakó- és a nem lakóterületek elhelyezkedése Budapesten (Csapó – Lenner 2015)

Kutatásunk alapján Budapest funkcionális szerkezete összetett, s az elmúlt évtizedek, sőt századok során történtek hatásait tükrözi. Övezetei hasonlóak a legtöbb hazai nagyvároséhoz. Az egyes funkcionális övek belülről kifelé haladva körkörösen helyezkednek el, kivéve az ipari és a zöldterületeket, melyek

mozaikszerűen találhatók a várostestben. A város funkcionális övei a következők: city, szubcentrumok, barnaöv, zöldterület, belső és külső lakóöv.

A városközpont/city

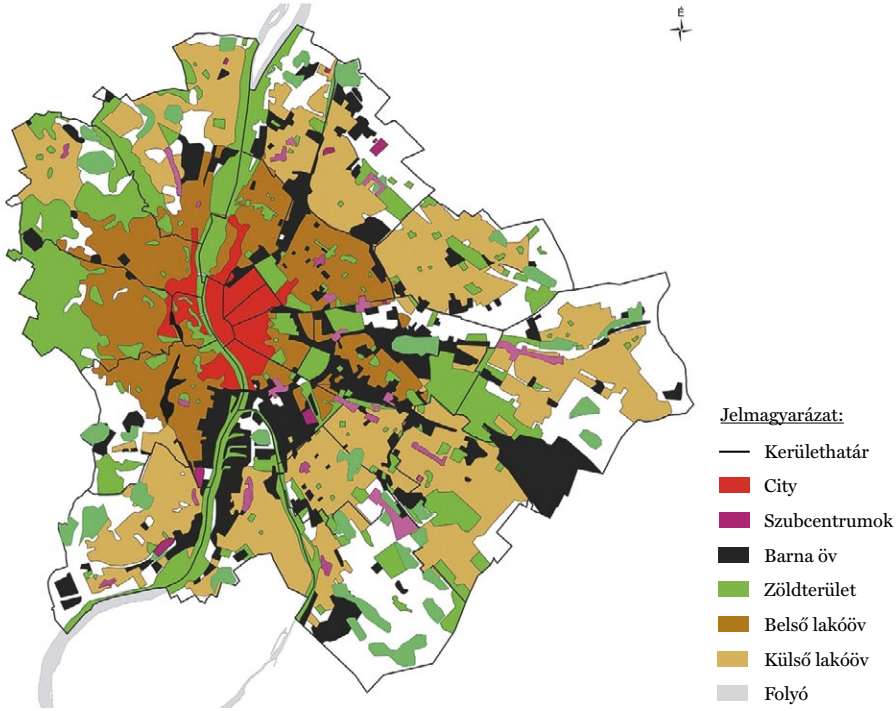
A rendszerváltozást követően a Budapestre érkezett külföldi és a hazai tőke, ezzel párhuzamosan az újonnan alapított magánvállalkozások jelentős keresletet gerjesztettek a város központjában hasznosítható telkek, ingatlanok, irodahelyiségek iránt. Hasonló, de kisebb arányú igény jelent meg az állami és önkormányzati igazgatás részéről is. Mindez nagy intenzitású beruházási tevékenységhez vezetett, melynek révén Budapest városközpontja egyre markánsabban a nemzetközi fogyasztás, azon belül is a kulturális és szabadidős élvezetek gyűjtópontjává vált (Enyedi 2002). A felgyorsult cityképződés magával hozta az üzleti és az egyéb központi funkciók gyors expanzióját, elterjedését, egyben a lakófunkció zsugorodását. A fenti folyamatoknak horizontális és vertikális aspektusai egyaránt tetten érhetők a fővárosban.

Az elmúlt két évtizedben egyértelműen megnövekedett, kiterjedt a városközpont/city területe. Ennek fő mozgatói a belváros peremén létesített nagy bevásárlóközpontok (Westend City Center, Mammut I–II., Új Udvar, Arena Plaza, Allee), a három nagy pályaudvar és közvetlen környezetének megújulása, a Duna-part szerepének felértékelődése, valamint az irodaház-építési bumm voltak. Emellett a belső városnegyedek foghíjtelkei fokozatosan beépültek irodaházakkal, üzletekkel, hotelekkel, parkolóházakkal és egyéb szolgáltató létesítményekkel vagy nonprofit intézményekkel. Vagyis egyfajta besűrűsödés is jellemző a belső kerületekben. Megfigyelhető emellett a cityfunkciók vertikális terjedése is, vagyis a lakásállomány egy részének üzleti-irodai célú hasznosítása. Ez a lakófunkció fokozatos kiszorulását jelenti a lakóépületek felsőbb szintjeiről, ami gyakran rejtett folyamat, mivel a tulajdonos nem köteles mindezt a hatóságoknak jelenteni (Kovács 2003). A végeredmény a city határainak a kitolódása, valamint a lakások és a lakosok számának jelentős csökkenése.

A budapesti city helyének meghatározása, kiterjedésének lehatárolása a városszerkezeti kutatások egyik legösszetettebb feladata. Az alapot Mendöl Tibor megállapítása adta: a nagyvárosi city alapvetően munkahelyekből áll, ez az első/belső munkahelyi öv (Mendöl 1963). Kutatásunk keretében, a város 2012 és 2014 közötti bejárása során elsőként minden egyes épület funkciója meghatározásra került, melynek alapján három kategóriát különböztettünk meg: lakóház, nem lakófunkciójú épület és vegyes funkciójú üzlet/irodabérház, melynek földszintjén üzletek, irodák, a felsőbb szinteken pedig lakások vannak. Tisztán lakóház már alig van, az üzlet/irodabérházak száma gyorsan növekszik,

az épületek többségét már a nem lakóépületek adják. A city kijelölésénél, határainak megállapításánál részletesen meg kellett vizsgálnunk a városközpontot jellemző és alkotó funkciók területi elhelyezkedését és sűrűsödését. Ebbe a körbe tartoznak a kiskereskedelmi üzletek, az üzletsorok, a bevásárlóközpontok, a szállodák, a bankok és biztosítók, az irodaházak, a különböző szolgáltatások, valamint a nonprofit szférát alkotó kulturális, igazgatási, oktatási és egészségügyi intézmények. Az információk zömét a terepbejárás adta, de felhasználásra kerültek internetes adatok és a főváros rendezési tervének háttéranyagai is.

Budapest városközpontja a cityképző folyamatok következtében jelentősen megnövekedett a 21. század második évtizedének elejére *(2. ábra)*. Kiterjedése jóval nagyobb, mint azt a korábbi kutatások mutatták (2730 hektár, a főváros területének 5,2 százaléka). A budapesti city véleményünk szerint már a Duna mindkét partjára kiterjed, de a nagyobb része továbbra is a pesti oldalon van. A Duna-part fölértékelődése következtében hosszan elnyúlik a Duna mentén észak–déli irányban, valamint csápszerűen kinyúlik a fontosabb főutak mentén. Határpontjai a budai oldalon az Új Udvar, a Mammut, MOM Park és az Allee bevásárlóközpontok, de határolja a Millenáris park, a Vérmező, a Gellérthegy a Tabánnal, valamint a Rákóczi híd. Budán magában foglalja az első kerület nagy részét, a Naphegy kivételével.



2. ábra. Budapest funkcionális szerkezete (Csapó – Lenner 2015)

A cityhez tartozik a Víziváros, a XII. kerületnek a Krisztina körút és az Alkotás utca menti része és Lágymányos Újbudán. Jelentősen kinyúlik a city az Árpád fejedelem útja mentén egészen az óbudai Nagyszombat utcáig. Pesti határpontjai, az Árpád híd pesti hídfője, a Városliget, a Keleti pályaudvar, az Arena Plaza, valamint az Orczy-kert, illetve a Rákóczi híd. Magában foglalja az V.–VII. kerületek egészét, Belső Józsefvárost, Külső Józsefvárost a Teleki László tér, Kálvária tér, Orczy-kert vonaláig. Része továbbá Belső Ferencváros, valamint Külső Ferencváros a Haller–Lenhossék útig. Ezenkívül jelentősen kinyúlik a city a Váci út mentén, magában foglalva Újlipótváros és Vizafogó keleti felét a XIII. kerületben. Végül kiterjed a city Zugló kis részére is, a Városliget – Thököly út – Stefánia út közötti területre.

A budapesti city hat sajátos és eltérő szerepkörű részre/területre tagolódik, amelyek közül három nonprofit jellegű, kettő üzleti profilú, egy pedig minden szempontból vegyes (lakó és nem lakó, ill. profit és nonprofit) szerepkörű. Hat nagyobb bevásárlóközpont is található a cityben, annak peremén, mintegy határpontként. Ezek a bevásárlóközpontok jelentős mértékben járultak hozzá a city területének növekedéséhez. A *citymag* a city legintenzívebben használt része, itt a legnagyobb a központi funkciók sűrűsödése (Heineberg 2001). Budapesten jól elkülöníthető a citymag, amely csaknem azonos Budapest genetikus városmagjával, az egykori városfallal körülvett területtel, a mai kiskörúton belüli Belvárossal. A citymag funkcionálisan üzleti jellegű, hiszen itt profitorientált intézmények (kiskereskedelmi luxusüzletek, speciális pénzügyi, üzleti, gazdasági és idegenforgalmi szolgáltatások, szállodák, vendéglátóipari egységek) találhatók a legnagyobb sűrűségben. A city magja kiterjed Lipótváros keleti felére is, egészen a Szabadság térig. Ez a főváros banknegyede, ahol 14 kereskedelmi bank és az MNB központja található, ebből öt a Szabadság téren. Noha a citymag kétségtelenül a magyar főváros legpezsgőbb üzleti része, több nonprofit jellegű intézmény is helyet kapott benne.

A magyar fővárosban a városegyesítést követően Lipótvárosban kezdték kiépíteni a *kormányzati-hivatali negyedet*, melyet Mendöl Tibor a két világháború közötti időszakban már tényként említett (Mendöl 1963). Napjainkban a kormányzati negyed Lipótváros északi felén helyezkedik el, a Duna partján, s csaknem a Széchenyi István térig húzódik. Lényegében ide koncentrálódnak az államigazgatás főbb intézményei.

A budapesti city legkisebb területű, legjobban körülhatárolható része, a környezetéből 25–40 méterre kiemelkedő sziklaplatón fekvő *Várnegyed*, amely a Budavári Palotát és a Várat foglalja magában. Története folyamán a középkor óta mindig kiemelt szerepe volt. A jellemzően katonai, védelmi szerepkörű várban székeltek a török idők előtt királyaink, majd ismét védelmi funkciója vált

dominánssá. A 19. századtól újfent államigazgatási szerepköre erősödött meg. A két világháború között az ország kormányzója innen kormányozta hazánkat, itt volt a miniszterelnökség, valamint a honvédelmi, külügyi, belügyi és pénzügyi kormányzat központja is. Igazgatási, politikai funkciója a II. világháborút követően erősen meggyengült, ám az elmúlt egy évtized nagyszabású helyreállítási munkálatai és a Parlament döntése alapján egyrészt fokozatosan megújul, másrészt újból erősödik kormányzati szerepköre.

Az *egyetemi negyed* nem egységes, három részre tagolható, ráadásul a Duna két oldalán terül el, három kerületet érintve. Az egyik része Lágymányoson található, ahol létrejött Budapest legnagyobb összefüggő egyetemi kutatónegyede, a Duna mentén, a Szabadság hídtól a Rákóczi hídig. Itt van a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, az ELTE Lágymányosi Campusa (mely az ELTE fakultásai közül a Természettudományi Karnak, az Informatikai Karnak és a Társadalomtudományi Karnak ad otthont), a MOL Campus és az Infopark, amely Magyarország legnagyobb tudományos parkja. A másik része Belső Ferencvárosban és Belső Józsefvárosban van, ahol a Corvinus Egyetem három karát és az egyetem központi épületét találjuk. Az egyetemi negyed harmadik része Belső Józsefvárosban lelhető fel. Itt vannak az ELTE Trefort-kerti (Bölcsészettudományi Kar) és Egyetem téri (Állam- és Jogtudományi Kar) Campusai, a Magyar Nemzeti Múzeum, a Semmelweis Egyetem klinikái és több egyetemi kollégium.

A budapesti city legnagyobb kiterjedésű része a *központi üzleti negyed (Central Business District – CBD)*, melynek háromnegyede Pesten helyezkedik el, a citymagon kívül. Gerince a Nagykörút, de a CBD, elsősorban a főutak mentén, már túlterjed a Nagykörúton is. Budán Vízivárosban, valamint a II. kerületnek a Margit körút, Csalogány utca, Duna-part közötti részén található. A CBD területe az elmúlt két évtizedben jelentősen megnövekedett, jellemzővé vált a lakófunkció gyorsuló kiszorulása és térvesztése. Ez a folyamat mind horizontális, mind vertikális aspektusban tetten érhető. Ebben az övezetben a rendszerváltozás óta számos irodaház, szálloda, parkolóház, üzletközpont, és néhány luxuslakópark/-lakóház épült fel, ezzel egyidejűleg megindult a lepusztult állapotú, de értékes épületek, paloták üzleti indíttatású felújítása. Ide tartozik Belső Erzsébetváros, a budapesti zsidó negyeddel, ahol számos zsidó étterem, imaház, több zsinagóga, zsidó iskola, színház, kóser boltok, zsidó emlékhelyek és a gyönyörűen felújított Gozsdu-udvar található. Külső Erzsébetvárosban a fontosabb főutak (Wesselényi utca, Dohány utca, Rákóczi út) mentén terjed a CBD csápszerűen. Belső Józsefváros is gyorsan átalakuló, megújuló városrész, ahol a pezsgő üzleti életet az elegáns és/vagy egyedi-speciális kínálatú boltok, vendéglők, kávéházak, modern irodaházak, mélygarázsok prezentálják. Külső Józsefvárosnak a Köztársaság tértől a Horváth Mihály térig terjedő része különösen gyorsan és

látványosan alakult át, elsősorban a Corvin32 projekt révén. Ferencváros belső része is egyértelműen a központi üzleti negyedhez tartozik. Különösen látványos a megújulás a negyed főutcájának számító Ráday utca mentén, ahol nagyvárosias miliőben teraszos vendéglők, elegáns üzletek, új és régi hotelek, színházak, bankok és biztosítók váltogatják egymást. A CBD a rendszerváltozás óta átterjedt a budai oldalra is, annak Vízivárosban, a Margit hídtól a Széchenyi lánchídig tartó Duna-parti részére, ahol a gomba módra szaporodó irodaházak, üzletközpontok, gazdasági és üzleti szolgáltatások, kereskedelmi szálláshelyek egyre inkább a városrész üzleti jellegét erősítik.

A *city széle* valójában egy átalakulóban lévő terület a belső lakóöv és a city között. A cityképződési folyamatok talán itt játszódnak le a legerőteljesebben. Ez a térség tehát napjainkban vált funkciót, a lakófunkció fokozatos kiszorulása, új, elsősorban gazdasági és üzleti szerepkörök megjelenése következtében. A cityképződés magjait gyakran a nagy bevásárlóközpontok jelentik, amelyek lényegében kijelölik a budapesti városközpont új határait (Baji 2012). De nagyon komoly szerepet játszanak a terület átalakulásában az irodaházak is, amelyek a főutak mentén mintegy csápszerűen nyúlnak ki egyre távolabb, például a Váci út, Lajos és Alkotás utcák környékén. Gyakori volt a területek funkcióváltása, hiszen mind a bevásárlóközpontok, mind az irodaházak többnyire egykori ipari területre épültek.

Budán három helyen található ilyen funkcionálisan átalakuló terület. Az egyik Felhévízen, hosszan elnyúlva a Margit hídtól északra az óbudai Katonavárosi amfiteátrumig (Újlak) terjed, a Frankel Leó út, az Árpád fejedelem útja, illetve a Bécsi út mentén. A másik, a Millenáris parktól a Gesztenyés-kertig tartó, az Alkotás utca és a Krisztina körút tengelyében, északról délre húzódó terület. Újbudán, Szentimrevárosban, a budai egyetemi negyedtől nyugatra, a Móricz Zsigmond körtér tágabb környezetében van a city szélének nevezett terület harmadik része.

A city szélének nagyobbik része Pesten található, a budai oldalhoz hasonlóan három, egymással össze nem függő területen. Az első Újlipótvárosban, illetve Vizafogón van, hosszan elnyúlva a Váci út mentén, egészen a Róbert Károly körútig, illetve az Árpád híd pesti lábáig. Itt található a budapesti irodaházak 10, az irodaterületek 20 százaléka, közel 50 hatalmas irodaházban. A city szélének következő része Külső Teréz- és Külső Erzsébetvárosban van, de átterjed Zuglónak a Városliget – Thököly út közötti részére is. Nagyságát tekintve ez a legnagyobb, ám a cityképződés itt jóval lassabb, mint a korábbiaknál, így ezen a területen a lakófunkció még jelentős. Ez a terület funkcionálisan nagyon kevert. A harmadik rész József- és Ferencvárosban található, de a határok nehezen jelölhetők ki. Az egyértelmű, hogy ennek a területnek az északkeleti határpontja a Keleti pályaudvar az Arena Plázával, a déli pedig a Rákóczi híd pesti hídfője,

de az észak–déli irányultságú terület keleti határa bizonytalan. A funkcionális átalakulás, az északi és a déli határpontok kivételével lassú, hasonlóan a city-képző folyamatokhoz. Leglátványosabban Ferencvárosnak a Soroksári út és a Duna közötti része alakult át a Rákóczi hídig.

A szubcentrumok

Nagyobb városainkban már az államszocializmus idején több ún. alközpont jött létre azért, hogy a városközpontot tehermentesítse, illetve az egyes városrészekben alakuljanak ki helyi (vagy kerületi) központok. Budapesten – történetéből és méretéből fakadóan – jóval több alközpont alakult ki, melyeket a településmorfológiai szakirodalom szubcentrumoknak nevez. A fővárosban összesen 36 db szubcentrumot különítettünk el kutatásunk során, melyek időben és (részben) szerepkörben is különböznek egymástól (lásd. *2. ábra*).

Egykori város-/településmagokból kialakult, történelmi szubcentrumok
A főváros két lépcsőben jött létre a mai formájában. Először 1872-ben mondták ki Pest, Buda és Óbuda egyesítését, de Nagy-Budapest 1950. január elsején jött létre, amikor hét város (Budafok, Csepel, Kispest, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Rákospalota, Újpest) és 16 község egyesülése megtörtént. Közülük a hét városnak és négy községnek (Rákoskeresztúr, Pesthidegkút, Nagytétény, Soroksár) alakult ki központja.

A történelmi szubcentrumok szerepköre sokrétű, mondhatni komplex. Megtalálhatók bennük az igazgatási, oktatási, kulturális, néha egészségügyi funkciók éppúgy, mint a kereskedelem, a pénzügy, a szolgáltatás és a szórakoztatás egységei. Két kivétellel azokban a kerületekben vannak, amelyek korábban önálló városok vagy falvak voltak, így önálló központtal (is) rendelkeztek. Ezek: *Óbudán* a Fő tér és a Szentháromság tér környéke, *Újpesten* a Szent István tér környéke és az Árpád út mente, *Rákospalotán* a Hubay Jenő tértől a Széchenyi térig terjedő rész, *Pestszentlőrincen* hosszan elnyúlva az Üllői út mentén a Teleki utcától a Gulner Gyula utcáig, *Soroksáron* a Hősök tere és környéke, *Budafokon* a Szent István és a Városház tér közötti terület, *Rákoskeresztúron* a Pesti út mentén a Népkerttől a Ferihegyi útig, *végül Pesthidegkút és Nagytétény* történeti magja.

A szocializmusban kialakított szubcentrumok
A II. világháborút követő két-három évtizedet az erőltetett iparosodás és sajátos településfejlesztési politika által kiváltott városrobbanás jellemezte, melynek következtében Budapest népessége nagymértékben növekedett. A gyors népességnövekedés magával hozta a nagy, tömbös beépítésű lakótelepek kialakítását,

melyekben olykor egy középvárosnyi népesség élt. Az 1960-as évek végétől *a városvezetés 12 kerületben modern városközpontot alakított ki*. Közülük Csepelen, Kispesten, Kőbányán és Pesterzsébeten a történelmi városmagok átépítése és megerősítése történt, így jött létre a *Kispesti,* a *Kőbányai* és a *Pesterzsébeti Városközpont* és *Csepel Belváros*. A többi városközpont egy-egy nagy lakótelepen alakult ki. Ilyen jött létre *Kelenföldön* az Etele út és a Bikás-domb közötti részen, *Óbudán* a Flórián tér környékén, *Békásmegyeren* a Heltai tér környékén, *Káposztásmegyeren* a Lóverseny tér környékén, a *József Attila-lakótelepen* a Valéria tér környékén, a *Füredi úti lakótelepen* az Örs Vezér tere környékén, az *Újpalotai lakótelepen* a Fő tér környékén és a *Havanna lakótelepen* a Kondor Béla sétány mentén.

A rendszerváltozást követően létrejött szubcentrumok

A rendszerváltozás után sorra épültek fel az autós vásárlásra alapozó hipermarketek, szakáruházak és bevásárlóközpontok, gyakran a települések peremén, a kivezető főutak, a gyorsforgalmi utak vagy éppen az elkerülő körgyűrűk mentén. Budapesten, a nagy vásárlóerő miatt mindez rögtön a rendszerváltozást követően elkezdődött, és nagy ütemben folyt. A legtöbb esetben az volt a jellemző, hogy ha valahol felépült egy nagy bevásárlóközpont, önálló hipermarket vagy önálló szakáruház, körülöttük előbb-utóbb megjelentek különféle üzletek és szolgáltató vállalkozások.

Összesen 14, bevásárlóközpontokhoz kötött szubcentrum van. Közülük hat (Új Udvar, Westend City Center, Mammut I. és II., Arena Plaza, MOM Park, Allee) valójában napjainkban már a budapesti city részei, így valójában csak nyolc tekinthető önálló szubcentrumnak. Ezek a következők: az *Újpalotai lakótelep szélén lévő Asia és Pólus Center,* a *Savoya Park Albertfalván,* a *Duna Plaza Angyalföldön,* a *KÖKI Terminál Kispesten,* a szintén *kispesti Shopmark Bevásárlóközpont*, az *Etele Plaza a Kelenföldi pályaudvarnál*, a *Campona Bevásárló- és Szórakoztatóközpont Budafokon* és a *Lurdy Ház bevásárlóközpont Ferencvárosban*.

Kisebb mallok és/vagy hipermarketek környékén is alakultak ki szubcentrumok, úgymint a Bécsi út középső részén, a kőbányai Újhegy lakótelepen, Törökőr déli részén, Újpesten, a Szent László tér környékén, az Akadémia-újtelep északi részén, Rákospalotán az M3-as autópálya kivezető szakaszán, végül az M5-ös autópálya kivezető szakaszán a XX. és a XXIII. kerület határán, a Budapest Megapark és az Auchan Park környékén.

Ipari-gazdasági területek

Budapest funkcionális szerkezetének vizsgálatakor barnaövezetnek neveztük a belső lakóövön kívül fekvő ipari, gazdasági, közlekedési szerepkörű

városrészeket. Ez magában foglalja az ipari területeket, azon belül a tradicionális barnamezős térségeket, a lepusztult, meg nem újult rozsdaövezetet, valamint az újonnan létrehozott ipari területeket, ipari parkokat. Ugyancsak részei a kommunális szolgáltatással foglalkozó vállalatok telephelyei, a víz- és elektromos művek, a szennyvíztisztítók és a hulladéklerakók. A fentieken kívül ide sorolható az összes városi közlekedési terület (buszállomások, vasúti pályaudvarok, repülőterek, kikötők, autóbusz- és trolibuszgarázsok, kamionparkolók, villamos- és metróremízek). Az ipari-gazdasági területhez tartoznak továbbá a különböző mezőgazdasági üzemek területei (zömmel kertészetek), a bányaterületek és egyéb gazdasági tevékenységet folytató speciális vállalkozások telephelyei (nagybani piacok, használtcikk-piac, filmstúdiók). Végül ide soroljuk a honvédség, rendőrség, határőrség, katasztrófavédelem, tehát a rendvédelmi szervek nagy területű laktanyáit, parancsnokságait, ellátó intézményeit és nagyobb hivatalait.

Az államszocialista időszakhoz képest a társadalmi, gazdasági átalakulás folyományaként jelentős változások következtek be napjainkra a gazdaság térbeli elhelyezkedésében. A legszembetűnőbb az ipari-gazdasági területek kiszorulása Budáról, különösen annak északi részéről. Budán csupán a XI. és a XXII. kerületben található ipari-gazdasági terület, ám mindkét kerületben jelentős területi csökkenés tapasztalható. Az ipari-gazdasági területek döntő része Pesten van, ami korábban is így volt, de messze nem ilyen mértékben. Általános tendencia az ipar és a gazdaság kiszorulása a belsőbb városrészekből, napjainkban a Hungária körúton belül már alig találhatók iparterületek. Különösen nagy e térségek zsugorodása az egykori ipari fellegvárnak számító Angyalföldön és Ferencvárosban. Ezzel szemben Csepelen és Kőbányán szinte alig változott a helyzet, mindkét városrész megőrizte ebbéli szerepkörét. Új ipari területek szinte kivétel nélkül a külsőbb kerületekben jöttek létre, elsősorban Újpesten, Rákospalotán és Soroksáron. A fentieket figyelembe véve napjainkban öt ipari-gazdasági térséget különíthetünk el a fővárosban.

Az első az észak-pesti ipari-gazdasági térség, amely a IV. kerületben, Angyalföldön, a XV. kerület északi részén (Rákospalota-Kertváros), valamint a XIV. kerület nyugati részén található a Rákosrendezői pályaudvarral. A térség északabbra tolódott, szétaprózódott, a XIII. kerületből pedig, amely egykor a főváros legiparosodottabb területe volt, csaknem teljesen kiszorult. Az ipari üzemek helyén lakóparkok, bevásárlóközpontok, irodaházak, szolgáltató- és kereskedelmi egységek jöttek létre. A térség északi részén, Újpesten csökkent e térség területe. Itt a gazdasági terület nagyon heterogén, vannak működő barnamezős részek, de sok a rozsdaövezet, ugyanakkor több új ipari terület is létrejött. Szembetűnő viszont a gazdasági térség gyarapodása Rákospalota északi részén, amely területileg napjainkban már jóval nagyobb, mint az angyalföldi. Három nagy ipari park épült fel a térségben: az Európa Center Üzleti-Logisztikai Park,

az Észak-Pesti Ipari Park és az M3 Logisztikai Központ. Jelentősek a térségen belül a közlekedési területek, főleg a MÁV-hoz kapcsolódva (zuglói Rákosrendezői pályaudvar, a Magyar Vasúttörténeti Park, az angyalföldi vasútállomás és teherpályaudvar, az újpesti MÁV Területi Logisztikai Központ). Rozsdaövezetnek minősül a MAHART lepusztult téli kikötője az újpesti vasúti hídnál. A térségben lévő városüzemeltetési létesítmények közül meg kell említeni a Fővárosi Csatornázási Műveket, a Fővárosi Gáz- és Elektromos Művek Újpesti Alállomását, az Angyalföldi Fűtőerőművet, végül Rákospalotán egy hulladékdepót és Hulladékhasznosító erőművet.

A második a *kelet-pesti ipari-gazdasági térség*, amelynek sem a súlya, sem a kiterjedése nem változott jelentősen. A térség szíve Kőbánya, ahol már a Millennium idején nagy jelentőségű volt az ipar, de ide tartozik a VIII. kerület keleti része, a XVII. kerület déli fele, valamint a XVIII. és a XIX. kerület határterülete. A térségen belül az ipari üzemek még mindig kötődnek a vasútvonalakhoz, ezért sávosan helyezkednek el. A térségen belül az ipari és a közlekedési területek nagysága és aránya meghatározó, számottevőek a mezőgazdasági és bányászati területek, ezzel szemben a városüzemeltetés kevésbé jelenik meg. A jelentős nagyságú barnamező mellett sok, elsősorban vasúthoz kötődő kisebb rozsdaövezet található itt, de elszórtan, új létesítésű gazdasági területekkel is találkozunk a térségben. Az ipari területek túlnyomó többsége Kőbányán található, nagy sör-, gyógyszer- és vegyipari cégekkel. A kelet-pesti térségen belül igen jelentős a közlekedési területek nagysága. Itt van a Liszt Ferenc- és a Mátyásföldi repülőtér, a Kőbánya-Rákos és Kőbánya-Kispest vasútállomás, a Keleti és a Józsefvárosi pályaudvar, a BKV Dél-pesti Autóbusz Üzemigazgatósága, valamint a cég troli- és autóbuszgarázsa Kőbányán. Végül jelentős bányaterületek találhatók a térségben, Kőbányán, Téglagyárdűlőn.

A *dél-pesti ipari-gazdasági térség* Ferencvárost, Pesterzsébetet és Soroksárt foglalja magában. Nagysága, kiterjedése jelentősen csökkent a rendszerváltozás előtti időszakhoz képest. Visszaszorulása, illetve átalakulása elsősorban a térség szívének számító Ferencvárosban érhető tetten. Itt az ipari-gazdasági területek egyre délebbre tolódtak, napjainkra már a Könyves Kálmán körúttól délre. A Boráros tértől délre, a Duna és a Mester utca közötti egykori, zömmel élelmiszeripari terület napjainkra a funkcióváltozások, az átalakítások (*loft* irodaházak) és új beépítések (irodaházak, lakóparkok, kulturális intézmények, bevásárlóközpontok) következtében lényegében megszűnt, és funkcionálisan teljesen átalakult. A Könyves Kálmán körút, a Duna, a Határ és Nagykőrösi út közötti, egykori összefüggő nagy ipari-közlekedési terület egyrészt szétdarabolódott és funkcionálisan átalakult, másrészt jelentősen differenciálódott. Az itt lévő rozsdaövezet egy része megváltozik új szerepkörrel, lásd a Rákóczi hídtól délre a Ráckevei-Dunáig tartó területet, ahová a Nemzeti Atlétikai Stadion épül.

Több új ipari, logisztikai park (City Park, Budapesti Intermodális Logisztikai Központ, Dél-pesti Üzleti Park) épült a térségben. Jelentősek a közlekedési területek (Ferencvárosi pályaudvar) és a városüzemeltetési, sőt az egyéb funkciójú terek is, melyek többsége a Duna és a Soroksári út között található. Az Auchan Bevásárlóközpont mellett fellelhető a Vámudvar, a nagybani zöldségpiac és a legnagyobb hazai nemzetközi kamionparkoló.

A *negyedik ipari-gazdasági térség* Csepelen van. A térség a Csepel-sziget északi felén lévő területet foglalja magában, melyet a közelmúltig Weiss Manfréd által alapított Csepel Művek uralt. A rendszerváltozástól napjainkig több változás is történt a csepeli térség gazdaságával, ám ennek ellenére jelentősége és kiterjedése nem sokat változott, ma is nagy összefüggő ipari, közlekedési és városüzemeltetési terület található a kerület nyugati, Duna menti részén. Az ipar a mai napig meghatározó a gazdasági térségen belül, noha az egykor egységes vállalat, a Csepel Művek, mint olyan, megszűnt. A rendszerváltozást követő években a privatizációk során a vállalat feldarabolódott, átalakult, sok cég csődbe ment. Helyén ma a Csepel Művek Ipari Park van. Az ipari parkon kívül Szabótelepen van a Dunapack Zrt. Csepeli Hullámpapírgyár. Az iparon kívül igen jelentős területet foglalnak el a közlekedési területek, mindenekelőtt a Csepeli Szabadkikötő Ipari Park, amelyet a Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt. üzemeltet. Több szállítmányozási és értékesítőcég is működik a parkban. A gazdasági térség harmadik fő profilja a városüzemeltetés, melynek telephelyei szintén a Duna-parton vannak.

A *dél-budai ipari-gazdasági térség* Újbudának, Budafoknak és Nagytéténynek a Dunához közel eső részeit foglalja magában. Az államszocializmushoz képest a térség területe jelentősen csökkent, döntően az újbudai ipari részek átalakulása, funkcióváltása révén. A korábban összefüggő ipari terület megbomlott, bevásárlóközpontok, lakóparkok és irodaházak épültek az üzemek, raktárak helyére, leginkább Kelenföld északi és középső részén. Ezzel együtt a termelőcégek háttérbe szorultak, helyüket egyre inkább raktárak, ipari-szolgáltató és kereskedelmi cégek foglalták el. Budafokon és Nagytétényben is lezajlott ez a folyamat, de sokkal kisebb intenzitással, és ott új ipari területek is alakultak. A dél-budai térséget túlnyomó többségben ipari és közlekedési területek alkotják, városüzemeltetés viszonylag kevés van, agrár- és egyéb funkció pedig nem található. Az ipari területek rendkívül differenciált képet mutatnak. A legmodernebb ipari-logisztikai parktól a lepusztult rozsdaövezetig minden megtalálható. Két ipari területet lehet elkülöníteni. Az egyik Budafok-Háros vasútállomástól nyúlik el egészen az M0 elkerülő körgyűrűig, mely nagyrészt rozsdaövezet, de működő üzemek is vannak. Itt található a rekonstrukciós jellegű Nagytétényi Ipari Park is. A másik Nagytétény nyugati részén van, amely az elmúlt két évtizedben teljesen átalakult. Itt jött létre többek között a Harbor Park Logisztikai

Központ. Jelentős közlekedési területek és kisebb városüzemeltetési telephelyek is fellelhetők a térségben, zömmel Újbudán és Budafokon.

Budapesten az öt, eddig ismertetett ipari-gazdasági térségen kívül még *kettő kisebb jelentőségű található*. Az óbudai az egyik legrégebbi a fővárosban. Területe jelentősen csökkent: ma Óbuda északi részén, Filatorigáton, Kaszásdűlőn, Törökkőn, valamint Aquincum északi részén található. A régi üzemek nagy részét felszámolták, a területüket többnyire revitalizálták. Jellege is megváltozott, a termelőprofilt egyre inkább a kereskedelem, az ipari és általános szolgáltatás, valamint a logisztikai váltotta fel, igen sok új vállalkozással. Az óbudai ipari-gazdasági terület tehát rendkívül vegyes profilú, kevés ipari, termelőcéggel. Itt van a Magyar Televízió székháza, a Graphisoft Park és több városüzemeltetési cég. A másik Újpalota déli részén a Rákospalotai körvasút mentén található, de átnyúlik Zugló keleti részére is. Újpalotán régi és új, nagyon vegyes profilú üzemek és különböző szolgáltatócégek váltják egymást. Zugló keleti részén, a Rákosszentmihályi vasútállomás környékén kisebb és régebbi vállalkozások működnek, melyek között ipari jellegű cég egyáltalán nincs.

Honvédségi (rendvédelmi) területek Budapesten

A főváros történetének elmúlt két évszázadában mindig fontos és kiemelt szerepet töltöttek be a *honvédségi területek*. A 19. század közepéig hét laktanya volt, Budapest létrejöttétől (1873) az I. világháborúig 11 új laktanya épült, ugyanakkor öt régit lebontottak. Az 1910-es években tehát 13 laktanya és egy katonai akadémia, valamint két katonai kórház volt Budapesten. Az államszocialista időszakban tovább bővült a katonai objektumok száma, elsősorban a fővároshoz csatolt települések jóvoltából, immáron szovjet kaszárnyákkal is. A rendszerváltozáskor összesen 17 laktanya és három katonai szerepkörű intézmény volt a fővárosban. A rendszerváltozást követően alapvető változások történtek a honvédségi-rendvédelmi területekkel. Nem sokkal a rendszerváltozás után hazánk kilépett a Varsói Szerződésből, majd kivonult a szovjet hadsereg, itt hagyva a szovjet laktanyákat. Katonapolitikai fordulat történt hazánkban, megszűnt a kötelező sorkatonaság, erőteljes demilitarizálás kezdődött. Mindezek eredményeképpen katonai létesítmények, mindenekelőtt laktanyák sora vált funkció nélküli, üres és lepusztult rozsdaövezetté. Szerencsére viszonylag hamar elkezdődött Budapesten az elhagyott laktanyák revitalizációja. Három laktanya esetében teljes, négynél részleges funkcióváltás történt, de nyolc olyan laktanya van a fővárosban, amelyeknél nem történt meg a szerepkörváltás, így a laktanyaépületek és a területek zömmel üresen és részben lepusztultan állnak, vagyis egészében vagy részlegesen rozsdaövezetnek minősülnek. Mindössze két laktanya működik Budapesten, a Készenléti Rendőrségi laktanya Kőbányán és

a Petőfi Sándor-laktanya a Budaörsi úton. Napjainkban összesen 268,9 hektáron, a főváros területének 0,5 százalékán találhatók honvédségi-rendvédelmi területek, melyeknek több mint harmada jelenleg hasznosítatlan rozsdaövezet.

Zöldterületek

A településföldrajznak a városföldrajzi kutatásokkal foglalkozó jeles művelői sokáig nem foglalkoztak a városi zöldterületekkel. A városi zöldterületek fogalma a településföldrajzban tágabb, mint a településrendezésben, hiszen a zöldfelületek (városi parkok, közparkok és szabadtéri sportterületek), valamint a természetközeli területek (erdők, cserjés-gyepes-ligetes területek) mellett beleérti az összes sportterületet, a strandokat és fürdőket, a temetőket, az állatkerteket és vidámparkokat és a városokban található vízfelületeket is (Baranyai–Csapó 2011). Ezen értelmezés szerint a 2011-ben készített Budapest városfejlesztési koncepciójában a főváros területének 21,6 százaléka (11 334 hektár) minősül zöldterületnek. A zöldterületek nagysága a rendszerváltozás előtti időszakhoz képest mintegy 1846 hektárral csökkent. A csökkenés elsősorban a természeti zöldterületek (erdők, cserjés, ligetes, gyepes területek) fokozatos beépülése, illetve az épített zöldterületek (temetők, parkok, fürdők, sportpályák) megszüntetése és beépítése miatt történt. A felszámolások, bezárások mellett az elmúlt bő két évtizedben néhány új zöldterületnek minősülő létesítmény is épült, illetve sok régi teljesen megújult. Egészen új kialakítású a Ramada Resort Aquaworld élményfürdő, az Újhegyi uszoda, a régi sportcsarnok helyén épült fel a Papp László Sportaréna, Ferencvárosban az új Albert Flórián Stadion, a Groupama Aréna, s napjainkban újul meg teljesen a Városliget, valamint a Nemzeti Atlétikai Stadion. Ezen túl összesen mintegy 20 új műfüves, zömmel edzőpálya újult meg az elmúlt években, több tucat új játszótér épült, s közel 150 újult meg.

Napjainkban a zöldterületnek csaknem 80 százaléka természetes vagy természetközeli (vizek, erdők, cserjés ligetek), ötöde pedig ember alkotta létesítmény, fürdő, sportpálya, park, temető. Nagy különbségek vannak a fővároson belül a zöldterületi ellátottságban. A város területének a harmadát kitevő budai oldalon van a zöldterületek 43,8 százaléka, ami kétszerese a pesti oldalnak.

A *természetes zöldterületek* 48,1 százaléka (5450,7 hektár) *erdő*. A legnagyobb erdősültség a XII. és a II. kerületben van. A fővárosi erdőket turisztikai (természetes) és védőerdők (telepített) alkotják. Az erdők 80 százalékát a természetes erdők (4322,7 hektár) teszik ki, a védőerdők nagysága 1128,0 hektár. A természetes erdők zöme Budán, míg a véderdők túlnyomó többsége Pesten van. A *cserjés, gyepes, ligetes* részek a főváros területének 3,3 százalékát foglalják el, nagyságuk 1739,4 hektár. Ez a fővárosi zöldterületeknek a 15,3 százaléka. A főváros

23 kerülete közül 15-ben megtalálhatók, leginkább a külső városrészeken. Nagyságuk és arányuk egyaránt Soroksáron a legnagyobb, ahol a kerületi zöldterületnek több mint felét adja. Magas még a cserjés, gyepes, ligetes területek aránya Újpesten, Kőbányán, Budafok-Nagytétényben.

A *vízfelületek*, vagyis a folyók, patakok és tavak, együttes nagysága 1823,1 hektár, ez Budapest területének 3,5; a város zöldterületeinek 16,1 százaléka. Noha a vízfelületeket a településföldrajz a zöldterületekhez sorolja funkcionális szempontokból, valójában áttételesen tartoznak oda, és félreérthető ellentmondásokat okozhatnak, különösen a Duna mentén fekvő belvárosi kerületek esetében. A vízfelületek döntő hányadát a Duna jelenti, amely a fővárosban, alsószakaszjellege miatt, szigeteket hozott létre és több ágra szakadt. A Duna szigetei is a zöldterülethez tartoznak. Hét patak is található Budapesten, mindegyik a Dunába folyik. Közülük négy (Csömöri-, Gyáli-, Rákos-, Szilas-patak) a pesti, míg három (Aranyhegyi-, Hosszú-réti-patak, Kis-Ördög-árok) a budai oldalon van. Végül tíz tó tartozik még a vízfelülethez, melyek kialakítása az agyag- vagy kavicsbányászattal függött össze, de napjainkban szinte mindegyik horgásztó. Közülük hat a pesti oldalon (Mély-tó, Városligeti-tó, a rákospalotai Kavicsbánya-tó, Naplás-tó, Horgász-tó Rákoscsaba-Újtelepen, Horgász-tó Soroksáron), kettő a budai oldalon (Feneketlen-tó, Kék-tó Kelenvölgyben), kettő pedig Csepelen (Katalin-horgásztó, Kavicsos-tó egy része) helyezkedik el.

Az ember által *kialakított zöldterületek* nagysága jóval kisebb, mint a természeteseké. Az ide tartozó fürdők, strandok, sportterületek, városi parkok és temetők területe összesen 2326,9 hektár, ami a főváros területének csupán 4,4 százaléka. Nagyságuk és arányuk is csökkent, különösen a sportterületeké. Összesen 379 *városi park és közpark* található Budapesten, 884 hektáron, a főváros területének 1,7 százalékán. Fővárosi fenntartásúak a kiemelt, ún. városi parkok, melyekhez tíz nagy park tartozik. A többi kerületi fenntartású, ezek a közparkok. Budapesten összesen 883 játszótér van, ebből 43 fővárosi, 840 pedig kerületi fenntartású. A parkok egyenetlenül helyezkednek el a fővároson belül. A budai oldalon nagyságában és arányában jóval több a park (36,7%).

Budapesten összesen 110 *sportterület* található, 771,3 hektáron, ami a főváros területének 1,5; a fővárosi zöldterületeknek pedig 6,8 százaléka. Budapesten napjainkban 16 stadion, 14 sportcsarnok és 80 különböző sportpálya található. A stadionok a legnagyobb befogadóképességű sportlétesítmények a fővárosban. Legnagyobb a Puskás Ferenc stadion, a Groupama Aréna és az újonnan épült Nemzeti Atlétikai Stadion. A Budapesten lévő 14 db *sportcsarnok* többsége multifunkciós, közülük a legnagyobb a Papp László Sportcsarnok és a SYMA Sport- és Rendezvényközpont. A fővárosban lévő 80 egyéb *sportpálya* a kerületi önkormányzatokhoz, vagy nagyobb vállalatokhoz, illetve sportegyesületekhez,

esetleg egyetemekhez tartozik, állami szerepvállalás nincs jelen. A sportterületek elhelyezkedése a fővárosban nagyon egyenetlen. A legtöbb és legfontosabb sportlétesítmény Zuglóban, azon belül is Istvánmezőn található.

A fővárosban 19 működő, és négy bezárt, de nem felszámolt *temető* található. Nagyságuk 590,6 hektár, mely Budapest teljes területének 1,1; a zöldterületeknek 5,2 százaléka. A működő temetők közül 15-öt a Fővárosi Önkormányzat tulajdonában lévő Budapesti Temetkezési Intézet Zrt. működtet. Három temető van a Budapesti Zsidó Hitközség gondozásában, végül a Szent Gellért urnatemetőt egy vállalkozás működteti. Legnagyobb a Kőbányán létesített Új köztemető (207 hektár) és az Új köztemetővel határos Kozma utcai zsidó temető (74,1 hektár), mely Magyarország legnagyobb izraelita temetője.

A *fürdők, strandok és uszodák* a legkisebb részét teszik ki a zöldterületeknek, hiszen nagyságuk 80,0 hektár, amely a főváros területének 0,15; a budapesti zöldterületeknek pedig 0,7 százaléka. Jelentőségük azonban a területi arányuknál jóval nagyobb mind funkcionális, mind turisztikai, mind gyógyászati vonatkozásban. A magyar főváros egyedi természeti adottsága, hogy területén több mint 120 langyos, illetve meleg vizű forrást találunk, köszönhetően a terület lépcsős vetődésekkel tagolt mélyszerkezetének (Nemerkényi 1998). Ezen adottságok miatt nevezik Budapestet a fürdők városának. A fővárosban jelenleg kilenc fürdő, hat strand és tíz uszoda található. Közülük a legjelentősebb a Ramada Resort Aquaworld Élményfürdő, a Duna Aréna és a Palatinus strandfürdő.

Lakóterületek

Budapesten az 1985-ös területrendezési terv adataihoz képest valamelyest nőtt a lakóterületek nagysága, amely napjainkban a főváros területének 39,3 százalékát teszik ki. A fővárosban két lakóterületet különböztetünk meg: a városközpontot körülvevő belső, és a város külsőbb részein elhelyezkedő külső lakóövet.

A *belső lakóöv* külső határa egybeesik Budapest 1930-as közigazgatási határával, belső határát a mindenkori budapesti city jelöli ki, amely az elmúlt évtizedekben jelentős mértékben kiterjedt, így a belső lakóöv területe, ezzel együtt az ott élők száma is, csökkent. A belső lakóöv területe 8225 hektár, ahol a város lakóinak 36,3 százaléka, közel 630 ezer fő lakik. Ide tartozik Újlipótváros, Vizafogó, Angyalföld, Zugló, Belső Kőbánya, Óhegy, Újhegy, Külső Ferencváros, József Attila-lakótelep, Belső és Külső Kelenföld, Albertfalva, Kelenvölgy, Sasad, Sashegy, Gazdagrét, Őrmező, Kútvölgy, Virányos, Orbán-, Isten-, Kissváb-, Márton-, Széchenyi-hegy, Pasarét, Kurucles, Törökvész, Rózsadomb, Óbuda, Rómaifürdő és Kaszásdűlő városrészek lakófunkciójú részei. A belső lakóöv,

elnevezése ellenére, nem veszi teljesen övszerűen körbe a városközpontot, hanem azt több helyen – elsősorban a pesti oldalon – nagyobb ipari, közlekedési és városi zöldterületek tagolják. Szerepkörét tekintve a belső lakóöv természetesen elsősorban lakófunkciójú, ám benne nagy arányban találunk más rendeltetésű területeket, illetve épületeket. A belső lakóöv morfológiailag nem egységes, de arculata egyértelműen városiasabb, mint a külső lakóövé. Ez mindenekelőtt a beépítésben nyilvánul meg, hiszen a beépítésnek a vertikális tagozódása nagy, ám a horizontális zártság erősen változó. A belső lakóöv épületeinek döntő hányada, közel négyötöde többszintes, itt található a főváros emeletes épületeinek túlnyomó többsége. A belső lakóövben a falusias, fésűs beépítés kivételével mindegyik típus előfordul. Erősen meghatározza az öv arculatát a többszintes tömbös, a többszintes társasházas és a villa/villaszerű beépítés.

A *külső lakóöv* határai jóval bizonytalanabbak, és ezáltal nehezebben kijelölhetők, mint a belsőé. Belső határait bizonyos helyeken megszabja és kijelöli a belső lakóöv széle, máshol ipari-gazdasági területek, míg Budán gyakran természeti tényezők (Kelenvölgy, budai hegyek) alkotják a határt. A lakóöv több helyen kifut a főváros határáig, így az alkotja külső választóvonalát, de gyakori, hogy a város közigazgatási határa és a külső lakóöv között jelentős beépítetlen agrár és/vagy zöldterületek vannak. Igazgatási szemszögből nézve a külső lakóövhöz az 1950-ben a fővároshoz csatolt települések tartoznak, amelyek napjainkban tíz önálló kerületet (IV., XV–XXIII.) és két kerületrészt jelentenek. A külső lakóöv nagysága az elmúlt két évtizedben kismértékben megnövekedett, napjainkban 12 380 hektár, a főváros területének 23,6 százaléka (amely másfélszerese a belső lakóövnek), aholhol mintegy 830 ezer fő lakik, ami a főváros lakosságának csaknem a fele (48 százalék). A külső lakóöv, elnevezésével ellentétben nem övszerű, különösen nem a főváros budai oldalán, ahol három részre különül. Legnagyobb része Pesten található (ellentétben a belső lakóövvel), de a lakóterületek között ott is nagyobb ipari, közlekedési, kommunális, zöld- és beépítetlen területek, valamint jelentős bevásárlóközpontok tagolják. Különösen igaz ez a külső lakóövnek a keleti és déli részein. Szerepkörét tekintve a külső lakóöv egyértelműen lakófunkciójú, jóval nagyobb mértékben, mint a belső, de benne ennek ellenére több, helyi, kerületi vagy akár a fővárosi igényeket is kielégítő központi funkciójú intézmény található. A külső lakóöv arculata jelentős mértékben eltér a belső lakóöv morfológiájától. Ez megmutatkozik a beépítés horizontális zártságában és vertikális tagozódásában is. Az emeletes épületek száma és aránya jóval kisebb, mint a belső lakóövben, a néhány lakótelepen kívül általában dominál a földszintes beépítés. Mindez azt jelenti, hogy a külső lakóöv kevésbé városias, inkább kertvárosi jellegű. A lakóövben a legjellemzőbb a családi házas beépítés, emellett gyakori a többszintes tömbös, míg a többi beépítési típus csak szórványosan és csekély mértékben fordul elő.

Összegzés

Jelentősen átalakult a főváros funkcionális szerkezete az elmúlt időszakban. Az államszocializmushoz képest felgyorsult a cityképződés folyamata, a city területe kiterjedt, már megfigyelhető a city belső tagozódása. A városközpont mellett szubcentrumok alakultak ki a városok külső részein, a kivezető utak, elkerülő körgyűrűk mentén. Az ipari területek aránya csökkent, az övezet funkcionálisan átalakult és differenciálódott, de megtalálható benne még rozsdaövezet, hagyományos ipari, közlekedési, kommunális infrastrukturális terület egyaránt. Önálló övezetként jelent meg a zöldterület, mely nem lakó-, de nem is munkahely. A lakóövezetnek továbbra is két része van, belső és külső, előbbi területe kissé csökkent, utóbbié növekedett. Mindezek eredménye a 150 éves főváros jelenlegi funkcionális szerkezete, de ez csak egy pillanatkép Budapestről, hiszen a jövő újabb kihívásokat és átalakulásokat hoz majd.

Irodalomjegyzék

Baji P. (2012): A gazdasági city értelmezése és határai Budapesten. *Településföldrajzi Tanulmányok* 1(1). 101–115.

Baranyai G., Csapó T. (2011): Zöldterületek a hazai városokban, hatásuk az életminőségre, különös tekintettel a városklímára. In Kókai S. (szerk.): *Geográfiai folyamatok térben és időben*. Nyíregyházi Főiskola, Nyíregyháza. 63–75.

Beluszky P. (1999): *Magyarország településföldrajza. Általános rész*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.

Beluszky P. (2013): Zászlóshajó vagy vízfej? In Frisnyák S., Gál A. (szerk.): *Kárpát-medence. Természet, társadalom, gazdaság*. Bocskai István Gimnázium és a Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézete, Szerencs–Nyíregyháza. 251–266.

Csapó T., Lenner T. (2015): *Budapest településmorfológiája*. Savaria University Press, Szombathely.

Csapó T., Lenner T. (2016): *Settlement Morphology of Budapest*. Springer International Publishing, Switzerland.

Enyedi Gy. (2002): A városok kulturális gazdasága. *Földrajzi Értesítő* 51(1–2). 19–29.

Heineberg, H. (2001): *Stadtgeographie*. Schöning UTB, Stuttgart.

Izsák É. (2003): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői. Budapest és környéke*. Napvilág Kiadó, Budapest.

Kovács Z. (2003): Budapest térszerkezetének átalakulása a rendszerváltozás után. In Győri R., Hajdú Z. (szerk.): *Kárpát-medence. Települések, tájak, régiók, térstruktúrák*. Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja – Dialóg Campus Kiadó, Budapest.

Mendöl T. (1963): *Általános településföldrajz*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Nemerkényi A. (1998): Budapest földrajzi képe. In Beluszky P., Kovács Z. (szerk.): *Budapest kézikönyve 1. kötet*. Magyarország megyei kézikönyvei 20. CEBA Kiadó, Budapest. 31–41.

A budapesti Duna-szakasz szabályozása 1870 után

Timár Gábor*

A budapesti Duna-szakasz természeti képe és jellemzői

Budapest térségének felszíni-felszínközeli geológiáját két típusú képződmény uralja: a budai hegyek és Kőbánya üledékes kőzetei, valamint a pesti síkságot és Buda sík részeit borító folyóvízi és szél által szállított hordalékok. A különbségtétel igen egyszerű: az elsőt kalapáccsal vizsgálja a geológus, a másodikat lapáttal. A Duna magyarországi szakaszának túlnyomó részén saját hordalékanyagán, tehát a fent említett laza üledéken folyik. Az egyik kivétel a Dunakanyar, ahol – itt is csak kis szakaszon, a dömösi sziklapadnál – a Börzsönyt és a Visegrádi-hegységet felépítő andezit kőzet képezi a meder alját, a másik jelentős kivétel épp Budapestre esik. Az Erzsébet híd vonaláig nagyjából északról délre haladó folyó itt ütközik a Gellért-hegy sziklaszirtjének, amely irányváltásra készteti, és ez a folyómeder helyi szűkülését is eredményezi (a harmadik hely, ahol kemény kőzet jelenik meg a mederfenéken, a Dunakeszi előtti partvonal egy része).

A Duna közepes vízhozama Budapestnél kb. 1800 m^3/s. Ehhez képest a történelmi kisvíz idején, amikor a budapesti vízmércén 33 centimétert mértek (2018. október), a fenti átlagos vízhozam kb. felét szállította a folyam. A legnagyobb mért vízállás ugyanitt 891 centiméter volt (2013. június; megjegyzendő, hogy az 1838-as jeges árvíz szintje ennél biztosan magasabban volt), ekkor az átlagos vízhozam bő ötszörösére volt becsülhető a másodpercenként átfolyt vízmennyiség. A meder lejtése nagyjából 7 cm kilométerenként.

A folyó ún. alaktípusa Budapestnél a fattyúágas típus jeleit mutatja. Sok a sziget, de van egyértelmű főág (a Margit-sziget esetében ez talán elsőre nem eldönthető, de a budai ág az, amelyet, mint látni fogjuk, a 20. század elején, a sziget területét ez irányba megnövelve szűkítettek). A folyó nem veszi fel az ilyen lejtésű és vízhozamú vízfolyások kanyargós alakját, mert ehhez túl kevés benne a lebegtetett hordalék. A Duna a medrében jellemzően kavicsot szállít,

* Timár Gábor (DSc), Eötvös Loránd Tudományegyetem.

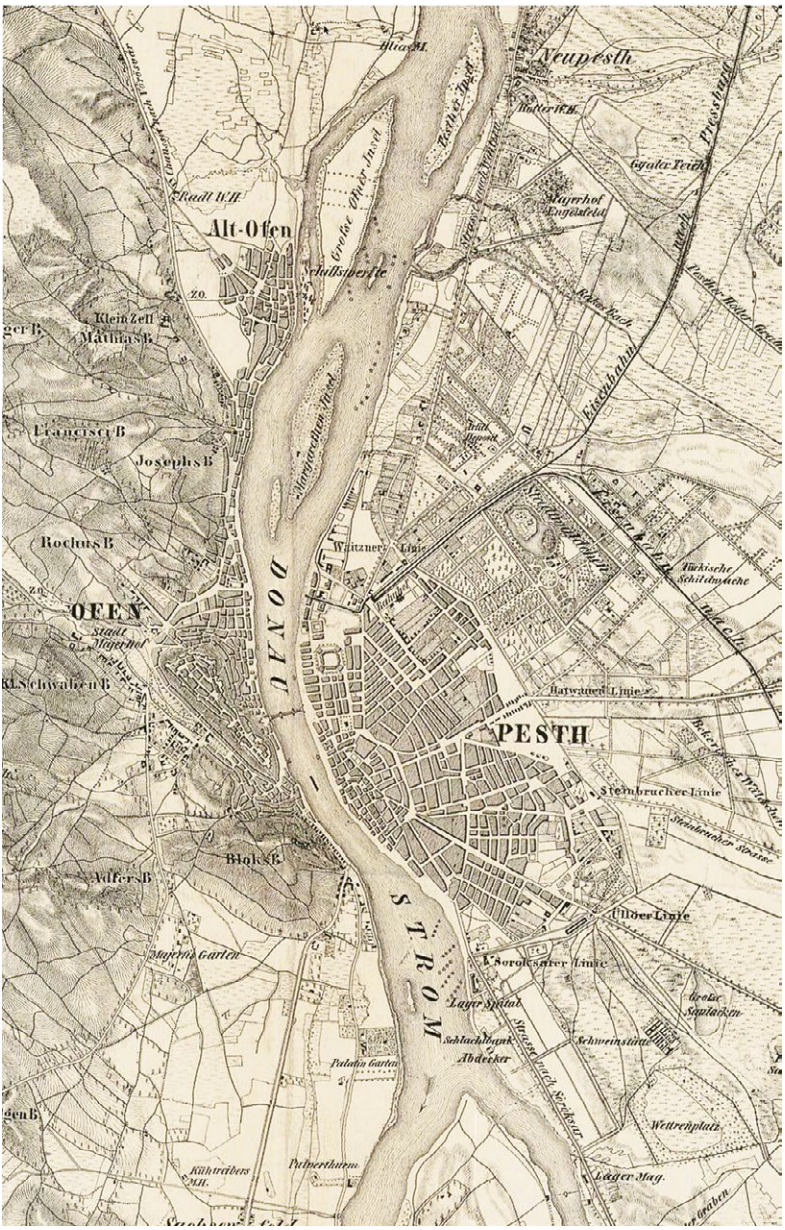
partjain, az ausztriai és a vági duzzasztók, illetve a bősi medertározó működése óta, inkább homokot rak le.

A budapesti Duna-szakasz természetes alakját a fenti tényezők alakították ki. A laza hordalékon elhelyezkedő meder a szélességéhez képest kis, helyenként pedig extrém kis mélységű volt. A mederben ma is ritka a 6 méternél nagyobb vízmélység közepes vízhozam esetén. A Gellért-hegyi szűkületnél kb. 300 méter szélességű a meder (értelemszerűen itt a legmélyebb a víz: meghaladja a 6 métert), átlagos természetes szélessége másutt 400–500 méter, de ahol számos sziget alakult ki, ott a kilométert is megközelíti. A Gellért-hegyi szűkület déli, „alvízi" oldalán a folyam vize eredetileg szétterült, a szélesség itt a mai pesti Soroksári és budai Bogdánfy utak közötti részt kitöltve meg is haladta az egy kilométert. A mederszélesség természetesen érdemben nem változtat a vízhozamon, ami körülbelül ugyanakkora a teljes fővárosi szakaszon, emiatt a szétterülő lágymányosi szakaszon a meder átlagmélysége lecsökkent, becslésem szerint 2 méter közelébe vagy az alá.

A Duna medrének elhelyezkedése, főleg a fonatos szerkezetű szigetközi szakaszhoz, vagy az eredetileg kanyargós Tiszához képest, meglehetősen stabil, különösebb mesterséges beavatkozások nélkül is. A térképek, régészeti leletek és egyéb történelmi források szerint is alig változott a római időktől napjainkig. Partjai a Gellért-hegyi szakaszt kivéve földes lejtőkként voltak leírhatók, nagyjából ahogy a Római-parton vagy a déli (csepeli, budafok-nagytétényi) szakaszon ma is láthatjuk. A magasabb térszínek mellett folyva a földes lejtőt néhány méteres meredek part követi, illetve követte.

A folyók partját nem csak a víz, különösen az árvíz, módosítja természetes állapotában. A part – és a védművek – számára a legrombolóbb jelenség a jégzajlás. A klímaváltozás miatt ez ma már egyre ritkább, korábban azonban a folyó teljes szélességű befagyása sem volt rendkívüli, utoljára 1963-ban lehetett ilyent észleli Budapestnél. A középkor és az újkor egy részét meghatározó „kis jégkorszak" idején azonban a jég megszokott volt a téli Dunán, a jeges árvizek a gátakkal védett szakaszok, így például a Szigetköz és a Csallóköz számára jelentettek különös veszélyt, ahol előfordult, hogy a levonuló árvíz nemcsak elmosta a falut, de akár annak helyére is kerülhetett a meder.

A jeges árvizek mindazonáltal Budapest számára is sokáig komoly veszélyt jelentettek. Ennek fő forrása a Lágymányos és Ferencváros közötti, már említett, eredeti állapotában szétterülő, kiszélesedő, és emiatt sekélyebb szakasz volt. Itt, különösen kis vízhozam esetén, a jégtáblák könnyen megfeneklettek, jégtorlaszt, jégdugót képezhettek. Ez az ideiglenes, de természetes keresztgát feljebb, így a sűrűn lakott területek mellett extrém magas vízszintet volt képes duzzasztani, ez vezetett az 1838. márciusi árvízhez, a főváros történetének ikonikus katasztrófájához. A főváros északi részén, elsősorban Újpesten 1945 januárjában is jeges



1. ábra. A Duna pest-budai szakasza a terület 1852-es topográfiai felmérési térképén. *(A Palotai-sziget még egyértelműen sziget; az Óbudai Nagy-sziget déli végénél a főágban még megvan a Fürdő-sziget; a Margit-sziget két részből áll, és jól látható a Gellért-hegytől délre folyó mederszakasz kiszélesedése és a csepeli szigetcsúcs áramvonalas alakja.)* (Pest-Buda–Óbuda és tágabb környékének topográfiai térképe, 1852. Arcanum: https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1852/?layers=86&bbox=2111959.8688337365%2C6020498.868750832%2C2130142.326937073%2C6027445.083696247)

árvizet jegyeztek fel, itt azonban a jégtáblák torlódását és a jégdugó kialakulását a háborús cselekmények, az ostrom során felrobbantott hidak roncsai okozták.

A Duna szabályozása előtt a fővárosi szakaszának a maihoz képest legnagyobb eltérései a következők:

1. A Palotai-sziget önálló, az újpesti parttól mintegy 100 méter széles folyamággal elkülönített sziget volt.
2. A mai Óbudai-sziget egy nagyobb és egy kisebb szigetből állt, melyek között egy keskenyebb fattyúág húzódott, amely csak alacsony vízállásnál száradt ki.
3. A Rákos-patak torkolatának vonalában volt egy kisebb sziget, az ún. Fürdősziget, amelyen meleg vizes forrás is fakadt.
4. A mai Margit-sziget helyén két sziget volt. A nagyobbik, maga a Margitsziget keskenyebb, sokkal áramvonalasabb volt; a budai mederág a mainál mintegy másfélszer szélesebb volt. A kisebbik, a Budai Kis- vagy Festősziget a mai déli szigetcsúcs Buda felé eső oldalánál, a Margit-szigettől világosan, gyakorlatilag minden vízállásnál elkülönülve helyezkedett el.
5. A Sárosfürdőtől (mai Gellért tér) a Duna kiszélesedett, Pesten a Soroksári utat, Budán nagyjából a mai Lágymányosi utca – Bogdánfy út vonalát követte a part. Az igen sekély mederből itt, különösen alacsony vízállás esetén, sziget is emelkedett, nagyjából a mai Infopark északi részén.
6. A Csepel-sziget északi vége csúcsosabb volt, ahogy a Ráckevei-Duna-ág kivált. A kiválás a mainál sokkal szélesebb nyomvonalon történt, körülbelül a mai vasúti híd pesti hídfőjétől indulva.
7. Bár nem képezett önálló medret, a mai Nagykörút ívét távolról követve, a Lehel tértől az Izabella utca, Vörösmarty utca, Dohány utca, Mária utca vonalán a Boráros térig folyt a Rákos-árok, más térképeken Malom-árok. Nagyobb árvizek idején ennek környékét északi irányból feltöltötte a Duna, ez utoljára 1838-ban fordult elő, ezután az árkot feltöltötték.

A budapesti Duna-szakasz szabályozása

A Duna fővárosi szakaszának szabályozásához a kiegyezés teremtette meg a politikai-közösségi hátteret, adott olyan önkormányzati jogokat az országnak és az egyesülésre készülő fővárosnak, hogy az ezt értékén kezelje, és adóbevételeiből hozzá is lásson a tervezéshez, illetve a munkálatokhoz. A cél az árvízvédelem, a városi partvonalak stabilizálása és a jeges árvizek megelőzése volt. Míg korábban csak rövidebb rakodópartoknál volt stabil, köves part, a beavatkozás eredményeként Budán Óbudától Lágymányosig (kezdetben a mai Gellért téren levő Sárosfürdőig, később a Kopaszi-gátig), Pesten pedig a Rákos-pataktól a Ráckevei-Duna-ág kilépéséig épült ki köves partfal, illetve – ahol sem a teherhajózás

és a kikötőépítés, sem a folyókanyarokban a jég elleni védelem nem indokolta – lépcsős partburkolat.

A szabályozás jogi alapját az 1870. évi X. törvénycikk „A Duna-folyamnak a főváros mellett szabályozásáról s a forgalom és közlekedés érdekében Buda-Pesten létesítendő egyéb közmunkák költségeinek fedezéséről és e közmunkák végrehajtási közegeiről" képezte. A törvény számunkra legfontosabb részei:

> 1. § Hogy a Duna-folyam Buda-Pest mellett akképen szabályoztathassék, a mint a hajózás és kereskedés országos érdekei igénylik s a főváros, mint az ipar és kereskedelem központja, oly állásba emeltessék, mely számára a szabad közlekedés mindazon előnyeit biztositsa, a melyek az ipar és kereskedés fejlődésének nélkülözhetlen feltételei: felhatalmaztatik a ministerium, hogy ezen országos czélból szükséges beruházásokra huszonnégy millió osztr. ért. forint erejéig sorsolási kölcsönt köthessen [...]
>
> 3. § A fennebbi szakaszokban meghatározott feltételek alatt felveendő kölcsönből fedeztetik:
>
> a) A közlekedés könnyitése végett az ország két részét egybekötő lánczhid megváltása;
> b) a forgalomnak és közlekedésnek, épen a kereskedés központján fennakadás ellen biztositása végett, egy, vagy szükség esetében két új álló-hid építése;
> c) a Duna-folyamnak a főváros határai között oly módon szabályozása, mely a midőn a fővárost az árviz ellen biztositja s a hajózás akadályait a kereskedés központján elháritja, a hajózásnak és kereskedésnek tágas kikötőket és új rakpartokat nyit, tekintettel a közraktárakra (docks, entrepots) is;
> d) a fővárosban, az ipar és kereskedés központján, az áruforgalom könnyitése s a máris gyakori közlekedési zavarok elháritása végett, de közegészségi tekintetből is kellő szélességü közlekedési fővonaloknak - mintegy államutaknak a községi utak nagy hálózatában - nyitása;
> e) s az ezekre szükséges helyszini és magasságrajzi felvételek, tervek, kisajátitások és más előmunkálatok költsége.

Bár a törvény szövegéből nem következik, a későbbiekben ebből az alapból fedezték a pesti úthálózat fejlesztését, így a Nagykörút kialakítását és két további Duna-híd létesítését is.

> 10. § A jelen törvény 3. §-a d) pontjában kijelölt vállalatok s a 7. §-ban érintett további teendők tervezésére és kivitelének vezetésére, valamint a 7. és 8. §. szerint alkotandó fővárosi pénzalap kezelésére „Fővárosi közmunkák tanácsa" czím alatt külön állandó közeg rendeltetik felállittatni.

> 11. § E fővárosi közmunkák tanácsa egy elnökből s ha szükségesnek mutatkoznék, egy alelnökből és 18 rendes tagból áll. A rendes tagok közül hatot szabad kir. Pest városa, hármat Buda városa képviselői választanak közgyülésükön, kilencz tagot pedig a ministerium nevez ki. Az elnököt és ha szükségesnek mutatkoznék, az alelnököt szintén a ministerium nevezi ki. Tagjai lennének továbbá ezen tanácsnak, de csupán tanácskozási joggal: Buda és Pest városainak egy-egy tanácsosa, a két város középitési bizottságainak (18. §) két-két képviselője, a két város főmérnökei s azon szakértők, a kiket a fővárosi közmunkák tanácsa meghivandóknak vél.
>
> 14. § A fővárosi közmunkák tanácsának a 10. §-ban érintett hivatása mellett általában feladata:
>
> a) az egész fővárosra, vagy egyes városrészekre kiterjedő szabályozási munkák előkészitése, tervek készittetése, az e végett szükséges mérnöki felvételek elrendelése, vezetése és ellenőrzése, a tervekre vonatkozó pályázati programmok kidolgozása, tekintettel a két város jövő terjeszkedésére, a szükséges közintézeti épületek, ipartelepek, munkás-telepitvények, köztérek, parkok, mulatóhelyek stb. elhelyezésére; […]

A régi és a mai partvonalak közt az előző pontban említett változásokat a törvény értelmében felállított Közmunkatanács által vezényelt munkálatokkal tették meg. A beavatkozás háromféle volt:

1. Partfalak és lépcsős burkolt partok kiépítése (a pesti és a budai parton, illetve a Margit-szigeten).
2. Mederkotrás és a kotrott anyag felhasználásával partépítés: a fenti 3. és 4. pont, vagyis a Margit-sziget körüli szakasz kotrása, ezzel a Fürdő-sziget eltüntetése, és az anyagból a Margit-sziget nyugati oldalának kiépítése (a Sportuszoda, a Palatinus Strandfürdő és a két háború közti lovaspólópálya területének kialakítása).
3. A folyó folyásának megváltoztatása minimális műszaki beavatkozással: párhuzamművek építésével, ezáltal a kívánt új meder mélységének megnövelése, az arról levágott részek feliszapolódásának, mesterséges feltöltődésének elősegítése: a fenti 1., 2., 5. és 6. pontok.

Mint az utólag kiderült, az alábbiakban részletezett – és sok esetben évtizedekre húzódó – beavatkozások a legjobb ütemben kezdődtek el. A legfontosabb pont: a lágymányosi szélesedés és sekély mederrész felszámolása 1875-re lényegében megtörtént, így az 1876-os, az egész Kárpát-medencében rekordméretű elöntést eredményező, első hullámában jeges árvíz, bár különösen Buda és Óbuda mélyebben fekvő részein érdemi árvizet okozott, szintje elmaradt az 1838-asétól.

Budapest térségében nem, csak délebbre, Ercsinél alakult ki jégtorlasz. A budapesti tetőzés így is (mai szintre átszámítva) 863 centiméteren következett be.

A budapesti partszakaszok és szigetek átalakítása

A folyam megyeri szakaszán a meder kisebb mértékű szűkítését célozta egy beavatkozás. Ennek keretében a Megyeri csárdától és a későbbi Tungsram-strandtól északra egy körülbelül egy kilométer hosszú párhuzamművet (a folyásirányra párhuzamos hosszanti töltést) létesítettek, amelyet töltés kapcsolt a folyó bal partjához. Az új műtárgy part felőli oldalán a víz áramlási sebessége gyakorlatilag nullára csökkent, és a sebességcsökkenés kihatott a Palotai-sziget és az újpesti part közötti mederrészre is, így e mederszakasz viszonylag gyorsan feliszapolódott és szárazfölddé vált. Az 1930-as években a Palotai-sziget északi vége és a párhuzammű között turzásképződés kezdődött, majd a sziget és az újpesti part közt is zátonyok jelentek meg. Az 1960-as évekre a Palotai-sziget és a part közötti mederrész szárazulattá vált, az egykori szigetcsúcsot még a part egy kisebb öblösödése jelezte; mára ez is teljesen eltűnt; az egykori sziget középső részét ma az Észak-Pesti Szennyvíztisztító foglalja el.

Az Óbudai-sziget egyesítése viszonylag egyszerűen és minimális beavatkozással történt meg. A mai óbudai mederágból a K-híd vonalától valamivel délre induló fattyúágat egy egyszerű töltéssel zárták el. Egy 1852-es helyszínrajz még az elzárás előtti állapotot mutatja, az 1874-es kataszteri térképen már öböllé vált az egykori fattyúág. Ma is az: a töltés alatt mintegy 400 méter hosszan feltöltődött, délebbre azonban az egykori hajógyár belső öbleként működött, ma yachtkikötő, és az Árpád híd által áthidalt négy Duna-ág egyike, a négy közül az egyetlen inaktív.

A fővárosi Duna-szakasz északi részén a meder és a partvonal legkomolyabb átformálása a Margit-sziget térségében következett be. Az Óbudai-szigethez hasonlóan, a Margit-sziget és a Budai Kis-sziget (Festő-sziget) egyesítése egy, a két szigetet a felvízi oldalon összekötő töltés építésével kezdődött. Az 1882-es topográfiai felmérésen még eredeti formában jelölt a két sziget, az 1895-ös közigazgatási térkép már az összekötést és a kezdődő feliszapolódást mutatja. 1903-ra az egyesített sziget meglehetősen fura alakú déli része már parkosított. Ezt követően, a két háború között, 1928-ig a Duna medrének kotrásából származó mederanyaggal a sziget nyugati végének mai, ívelt alakját is kialakították, kismértékben egyenesítve a keleti partot is. A ma ismert „mandula” alakját elnyert sziget partjain, a városi rakpartok mintájára, lejtős kőborítás épült, megakadályozva a part erózióját. A mederkotrás eredményeként végképp eltűnt a térképeken már 1852

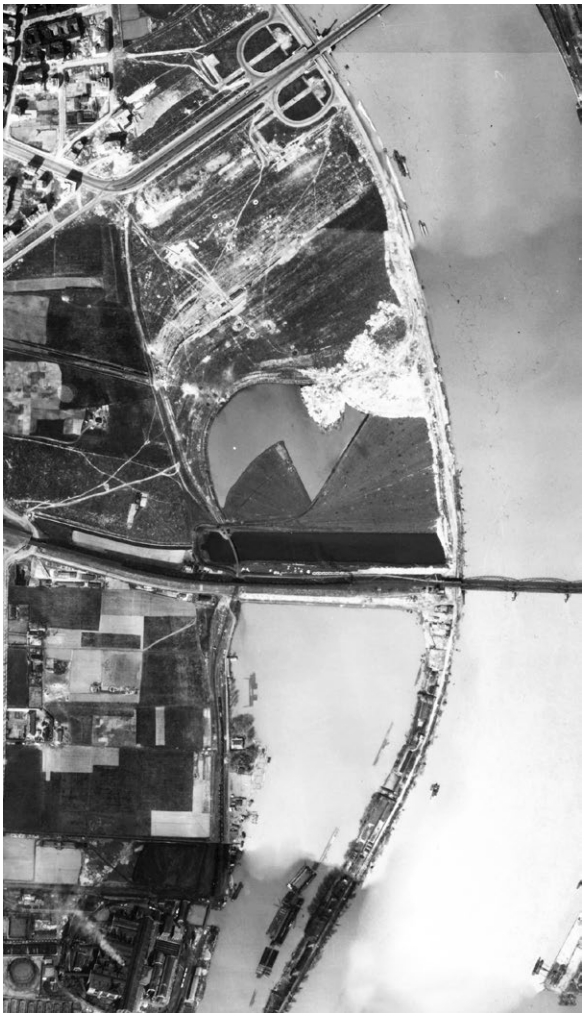
után nem található Fürdő-sziget is. A Margit-sziget érdekessége, hogy a nyugati oldalon kialakított új feltöltés körülbelül a budapesti vízmércén mért 870 centiméter vízállás magasságáig tart (a 2013-as árvíz mintegy 20 centiméter vízborítást eredményezett volna védekezés nélkül). A sziget keleti végének terepszintje azonban a régi maradt, ez mintegy két méterrel magasabban van a fent említett szinttől, nem véletlenül védi a Nagyszállót másfél méter magas töltés.

2. ábra. A megyeri párhuzammű („Megyeri-gát”) okozta feliszapolódás, sekélyedés a pesti part mentén egész a Palotai-szigetig, 1931-ben. (*A Duna – Budapest–Vác. Vízisport-térképek*, 5. szám, M = 1:25000, Kiadja a M. Kir. Állami Térképészeti Intézet, II. kiadás, 1936.)

3. ábra. A már egyesített, de még kiszélesítés előtti Margit-sziget, Budapest 1908-as közigazgatási térképén. *(A kiszélesítés a régi Budai Kis-szigetnél már kész, az északi szigetcsúcs körbegátolása már megkezdődött, a többi partszakaszon még csak a tervezett és az I. világháború után elkészült feltöltés tervezett vonala látható, ahogy a pesti parton az Újpesti rakpartnak a Dráva utcától északra futó vonalán is.)* (Budapest közigazgatási térképsorozata, 1908. Arcanum: https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1908/?layers=99&bbox=2117365.39992768%2C6021697.819101532%2C2126456.628979348%2C6025170.92657424)

A Margit-szigettől a budai oldalon a Sárosfürdőig, a pesti oldalon a korábbi Elevátorházig (a mai Petőfi híd pesti hídfőjéig) a meglévő partvonalon partfal, illetve lépcsős kőburkolat épült. Partfal vagy ott létesült, ahol teherhajók rakodását készítették elő ezzel, vagy pedig a mederkanyarulatok olyan külső ívein, ahol

a jégzajlás így volt a legegyszerűbben kivédhető. A felső rakpartok védvonala még a 2013-as árvízszintet is meghaladja. Az így védetté váló partok terepszintje azonban, elsősorban a budai Fő utca – Batthyány tér – Bem tér térségében, az árvízszint alatt van, az árvíz idején hulló hirtelen csapadék, zivatar esetén az esővíz itt összegyűlik mindaddig, amíg a szivattyúk át nem emelik az ilyenkor magasabban futó Dunába.



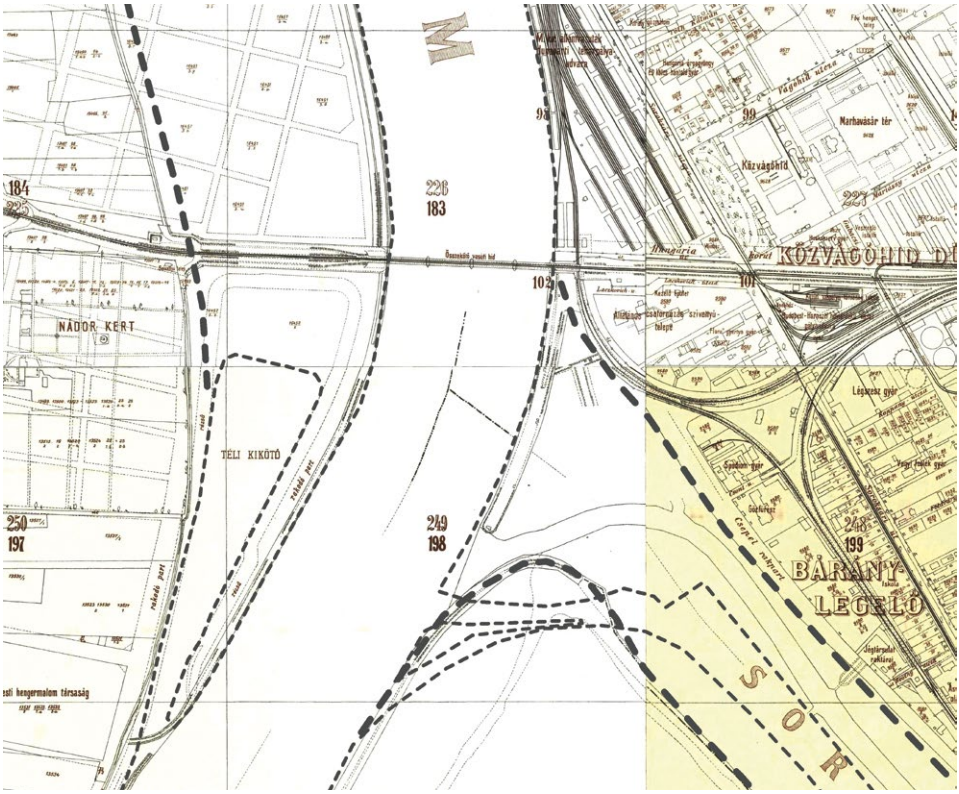
4. ábra. A lágymányosi tó feltöltési állapota 1944 áprilisában. *(Budapest katonai légifelvétele, 1944. április 13.; a kép kifejezetten magas vízállás idején készült.) A Duna felőli oldalon látható világosabb rész egy érdekes „feltöltési deltát" mutat.* (Budapest légifotó-sorozata, 1944. április 13. Arcanum: https://maps.arcanum.com/hu/map/bp1944/?layers=30&bbox=2120403.6959653534%2C6023616.500603006%2C2120857.2422386548%2C6023778.033541688)

A vizsgált mederszakaszon a legkomolyabb beavatkozás a Gellért-hegytől délre történt, ahol az egész szabályozás legfontosabb célja a szétterülő, emiatt sekélyebbé váló és lelassuló, jégtorlaszképződésre hajlamos lágymányosi szakasz szűkítése volt. A pesti oldalon az épülő Duna-parti teherpályaudvar mentén, de a korábbi parttól valamivel a folyó felé, kiépült az a partfal, amely ma is látható a Petőfi és a déli vasúti hidak között. Ezzel párhuzamosan, 350–400 méter távolságban, a korábbi mederben, a mai Gellért tértől a Kopaszi-gát déli csúcsáig kiépült egy hosszú töltés, amelynek keleti oldalán az immár átlagos szélességűre szűkített Duna folyt, a nyugatin pedig egy kezdetben délről a Dunára nyitott, de annak mozgásában már részt nem vevő vízfelület maradt. Az 1875-re, a belvárosi rakpartokkal együtt elkészült töltés már pont elegendő volt ahhoz, hogy az 1876-os kora tavaszi árvízsorozat első, jeges hulláma itt ne tudjon jégtorlaszt képezni. Ritka eset, hogy egy folyószabályozási tárgyú törvény hat év alatt ennyire eredményes legyen; ami megkönnyíthette a későbbi műtárgyépítések elfogadását.

Ehhez a szabályozási lépéshez kapcsolódott a pesti oldalon a Ráckevei-Duna-ág kiágazásának rendezése. Itt egy, a budai oldalon megépült töltéshez nagyon hasonló készült a vasúti hídtól a mai Kvassay-zsilipig, a Kopaszi-gáttal párhuzamosan. Ez lelassította a vízáramlást a töltés keleti oldalán, húsz év alatt feliszapolva, szárazzá téve a Fővárosi Csatornázási Művek mai telephelyének és a volt VITUKI-telepnek, a most épült atlétikai stadion környékének területét. Ezzel egy időben a Csepel-sziget északi csúcsának mai, ívelt formáját is kialakították, és azt kőszórással stabilizálták, a Ráckevei-ágat pedig, a mai Gubacsi híd térségében ideiglenesen elzárták. A feliszapolódást követően alakították ki a mai partvonalat. A gubacsi zárás újbóli megnyitását 1904-ben rendelték el, majd az 1910–1920-as években megépült a Kvassay-zsiliprendszer. Ez, a Ráckevei-Duna-ág alsó végén működő tassi zsilippel együtt, gyakorlatilag állandó és árvízmentes szinten tartja a Duna-ág szintjét.

Ennél is nagyobb változást hozott a budai oldalon a töltéssel a folyótól elvágott óriási vízfelület feltöltése. Az említett öblöt már 1876-ban egy kisebb öbölre és egy tóra osztotta fel a déli vasúti hídhoz vezető vasúti töltés. Az északi „tó” 1992-re teljesen eltűnt, a déli oldalon valamennyi feltöltés után az öböl eredeti állapotát láthatjuk; a Kopaszi-gáton sétálva ízelítőt kapunk arról, hogy a Gellért tértől idáig milyen töltés húzódott. Az északi tó helyének feltöltése északról délre történt, a Műegyetem épületegyüttesének kialakításával. A feltöltés az 1930-as évekre teljesen elérte a budai körút vonalát, ahol 1933 és 1937 közt épült a mai Petőfi híd elődje, a Horthy Miklós híd. A hídfőtől délre az 1940-es években, a háború miatt készült légifényképeken, a feltöltés folyamatát is láthatjuk. A háború után és következtében a feltöltés felgyorsult: bár a lágymányosi részen a front gyorsan áthaladt, így az kevesebb pusztítást szenvedett el, az épülettörmelékek elhelyezésére Vérmező mellett ezt a területet jelölték ki. Az 1980-as évekre csak

a terület legdélebbi részén, a vasúti töltés északi oldalán maradt egy körülbelül 300 méter hosszú és 20–30 méter széles tómaradvány, amely nagyvíznél egy, a rakpartot hordozó töltés alatti csövön kapott utánpótlást a Dunából. Ezt az utolsó vízfelületet a lágymányosi híd (ma: Rákóczi híd) építésekor, 1992-ben töltötték fel, helyén jelenleg a híd budai felhajtója van.



5. ábra. A Ráckevei-Duna-ág kiágazása Budapest 1908-as közigazgatási térképén. *(Vastag szaggatott vonal az eredeti partvonalakat, vékonyabb szaggatott vonal a mai partvonalat mutatja.)* (Budapest közigazgatási térképsorozata, 1908. Arcanum: https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1908/?layers=99&bbox=1641909.7511392683%2C5873807.185790871%2C2570772.5188607303%2C6204626.644209114)

Összefoglalás

A Duna fővárosi szakaszának mai képe mindössze távolról emlékeztet a szabályozások előtti állapotára, és ez nemcsak a partok kiépítését, de a partvonalak helyzetét is jelenti. A beavatkozások nagy része árvízvédelmi célú volt, és a város egyik leggyorsabb fejlődési periódusában, a kiegyezést követő évtizedekben

történt meg. Az esetek nagyobb részében a partvonal változtatása és a meder területének szűkítése nem direkt és nagy munkaigényű feltöltéssel történt meg – párhuzamműveket létesítettek, ezzel magában a folyóban teremtettek olyan hidraulikai viszonyokat, hogy a kijelölt területeken az iszap lerakását maga a Duna végezte el.

Irodalomjegyzék

Dr. Nagy L. (2007): Az 1876. évi árvizek. In Balog Z. (szerk.): *Források a vízügy múltjából. 11.* Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium, Innova-Print, Budapest.

Timár G., Szávoszt-Vass D., Rácz T. (2013): A Duna újkori mederváltozásai Budapestnél. A Budapest környéki Duna-szigetek története. In Mindszenty A. (szerk.): *Budapest: földtani értékek és az ember. Városgeológiai tanulmányok* („In urbe et pro urbe"). ELTE Természettudományi Kar, Budapest. 156–164.

Duna, Budapest–Vác, Vízisport-térképek: 5. szám. Térkép, M = 1:25000, Magyar Királyi Állami Térképészeti Intézet, 1931.

1870. évi X. törvénycikk
a Duna-folyamnak a főváros mellett szabályozásáról s a forgalom és közlekedés érdekében Buda-Pesten létesitendő egyéb közmunkák költségeinek fedezéséről és e közmunkák végrehajtási közegeiről

Arcanum térképes honlap (Arcanum Adatbázis Kft., Budapest): https://maps.arcanum.com/hu/

Budapesti kikötők és vízparti ipari területek fénykora, hanyatlása és feltámadása(?)

Tolnai Gábor*

Bevezető gondolatok: a vizsgált területek jelentősége

A Duna kezdetektől kulcsszerepet töltött be Buda és Pest életében. Partjait évszázadokon át használták kikötésre, árurakodásra. A 19. századi folyamszabályozási és árvízvédelmi munkálatoknak köszönhetően a korábban csupán a város(ok) gazdasági működését biztosító, vízre nyíló „hátsó kijáratokból" a rakpartok (és a mögöttük felépülő épületsorok) Budapest „városépítészeti főútvonalává" tették a Dunát (Vadas 2005). Ezzel párhuzamosan elkezdődött más – szintén kiemelkedő esztétikai értékkel bíró – műszaki, közlekedési létesítmények építése is: a Duna-hidaké. Mind a rakpartok, mind a hidak elválaszthatatlan részét képzik a Budapestről általánosan elterjedt képnek, nem véletlen tehát, hogy ebben a kötetben is egy-egy önálló tanulmány foglalkozik velük. Ugyanakkor a budapesti Duna-part sokkal több, mint a belvárosi szakasz, ahol a rakpartok és hidak vizuálisan szervezik a városképet, funkcionálisan pedig a város közlekedését.

A Duna főágának a főváros területére eső szakasza több mint 30 km hosszú, ebből csak bő 4 km esik a szűkebben értelmezett belváros területére (a Margit hídtól a Petőfi hídig), illetve nem sokkal több mint 8 km a tágabban értelmezett városközpontba (az Árpád hídtól a Rákóczi hídig). Izsák és Probáld 2008-as tanulmánya szerint a Duna 58 km hosszú fő partvonalának (a főág két oldalának) bő negyedét barnaövezeti partszakaszok adták. A lassanként elinduló vízparti fejlesztések hatására egyes területek funkcióváltása ugyan elkezdődött, de egy évtizeddel később is hasonló arányok voltak kimutathatók (Tolnai 2018). Ha a teljes partvonalat vesszük górcső alá, akkor rajzolódik ki az egykori és jelenlegi kikötők és egyéb, szorosan a vízhez kötődő létesítmények jelentősége, melyek a 122 kilométernyi Duna-part hatodát foglalják el. Bár e vízpartok újra

* Tolnai Gábor (PhD), Eötvös Loránd Tudományegyetem.

felfedezése és felértékelődése folyamatosan – és gyorsuló ütemben – zajlik, az egykori ipari, közlekedési zónák ma is meghatározók a Duna mentén.

E „rozsdásodó" területek közül kiemelt figyelmet érdemelnek a kikötők, mint a rakpartokhoz és a hidakhoz mérhető fontosságú mérnöki létesítmények, illetve a hajógyárak, mint a vízparti ipari zónák „zászlóshajói". E tágabb zónák jelentősége abban (is) áll, hogy ezek voltak a gyáripar kibontakozásának legkorábbi helyszínei a főváros területén, mivel a reformkorban és a kiegyezést megelőző években azok az ágazatok domináltak, amelyek erősen kötődtek a vízhez mint szállítási úthoz és mint erőforráshoz (Beluszky–Győri 2004).

A Duna mint innovációs tengely: a 19. századi húzóágazatok megtelepedése

A hajógyártás Széchenyi István indítványozásának és hathatós támogatásának köszönhetően telepedett meg a mai Budapest területén. Az óbudai Kis- és Nagy-sziget közti folyóág északi végének elzárásával létrehozott öböl mentén 1835-ben alapított Első Duna-Gőzhajózási Társaság (DGT) Óbudai Hajógyára Európa legelső olyan üzeme volt, ahol folyami hajózásra szánt gőzhajókat építettek. Az elsőt, amelyet Árpádnak neveztek el, 1836 októberében indították útjára. A gyár hamarosan az ország egyik legfontosabb üzemévé nőtte ki magát, 1857-ben az uralkodó, Ferenc József is meglátogatta. Itt készült el 1870-ben a 19. század legnagyobb folyami gőzöse, az Orient is (Varró 1997).

Nem véletlen, hogy közvetlenül a DGT hajógyára szomszédságában hozták létre az első téli kikötőt is. Ekkorra már nyilvánvalóvá vált, hogy a belvároshoz közeli, folyásiránnyal párhuzamos kikötést lehetővé tevő rakpartok mellett szükséges egy védettebb vízfelület, ahol az – ekkor még döntő részben fából épült – hajók menedéket találhatnak a jégzajlások elől. Az Óbudai-mellékágban kialakított téli kikötőben egyidejűleg mintegy 400 hajó fért el, amiket a folyóág északi végén elhelyezett jégtörő szerkezet védett a folyón levonuló jégtáblákról (Edvi 1896).

A rohamosan bővülő folyami hajózás további kikötői infrastruktúra kiépítését is szükségessé tette. Az Óbudai Hajógyárhoz hasonlóan Széchenyi István volt a fő támogatója a pesti kikötő létrehozásának is. Ideális helyszínnek az akkor Városi-szigetnek vagy Szúnyog-szigetnek is nevezett Népsziget mögötti – ekkor még élő – folyóág tűnt. Az ügy érdekében hozták létre az 1840-es években a Pesti Kikötő-társulatot, ám Pest városa folyamatosan az építkezés ellehetetlenítésén dolgozott. Az Óbudai-ágban levő téli kikötő szűkössége miatt mégsem halt el végleg ez az elképzelés, végül maga Pest Város Tanácsa döntött a kikötő felépítése mellett. 1858-ban kezdődtek a munkálatok. A folyóág északi végét gáttal

zárták le, egyrészt a jégtorlódás elleni védekezés gyanánt, másrészt a feliszapolódás csökkentése érdekében. 1863-ban már kb. kétszer annyi hajó befogadására volt képes, mint óbudai társa.

Míg Óbudán elsőként telepedett meg a hajógyár, és mellette létesült a téli kikötő, addig itt fordítva alakult a helyzet: az elkészült kikötői medence vonzotta oda a hajógyárakat. Közülük elsőként létesült 1866-ban a Stabilimento Technico hajógyára, melynek jogutódjaként 1868–'73 között működött az Első Magyar Pest-Fiumei Hajógyár Rt. Szintén az 1860-as évek végén költözött ide a mai Kossuth tér környékéről Hartmann József vastestű hajókat gyártó vállalkozása, 1871-ben pedig a Schönichen Herman-féle hajógyár alakult meg (Estók 2007; Reichardt 1999).

A hajógyártással párhuzamosan felfutó malomipar lett a Duna-partok másik fontos hasznosítója. A Széchenyi István támogatásával 1841-ben létrehozott József hengermalmot (azaz az Első Pesti Hengermalom Társaság malmát) tucatnyi újabb követte. Jelentősebb gőzmalom-koncentráció kezdetben Lipótvárosban, valamint Víziárosban és Újlakon alakult ki. Az 1860-as években Újlipótváros futott fel, majd a következő évtizedekben a súlypont fokozatosan Ferencvárosba tevődött át. A budapesti malomipar a 19. század végén élte fénykorát, ekkor a Monarchia ellátásán túl nagy mennyiségben exportáltak lisztet Nyugat-Európába is (Klement 2010).

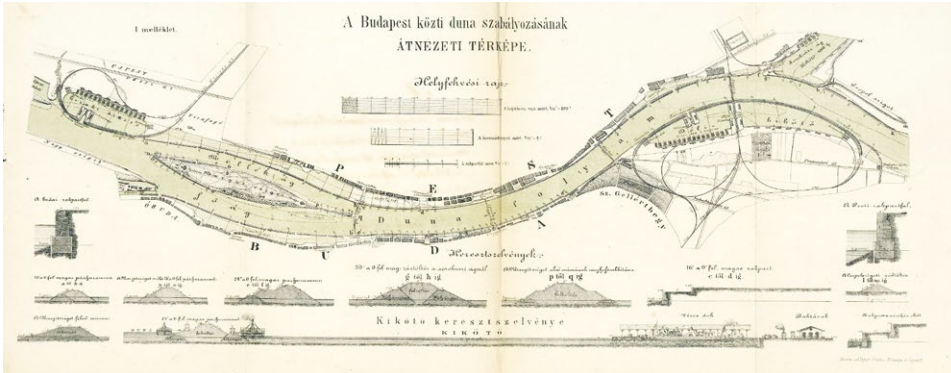
Annak ellenére, hogy a kiegyezés környékétől már a vasút volt az elsődleges telepítő tényező, és a vasúti járműgyártás vált egyre inkább húzóágazattá, a vízpartok sem értéktelenedtek el. A kikötői ipar is további konjunktúrát élt meg a századfordulóig. Az Újpesti-öbölben létrehozott téli kikötőt folyamatosan korszerűsítették. 1883-as bővítését követően már 1000 hajó befogadására volt alkalmas, partjai mentén vasúti sínekkel és emelődarukkal ellátott rakpartot alakítottak ki (Edvi 1896). Ezeknek köszönhetően telepedett meg az 1880-as évek közepén a Schlick-féle hajógyár és a Nicholson-féle hajógyár, majd 1891-ben alapították a Danubius Hajó- és Gépgyárat (Estók 2007; Reichardt 1999).

A hajógyártás fellendülését mutatja, hogy az óbudai üzemben a század végén már mintegy 2000, az 1896-ban egyesített Danubius–Schönichen–Hartmann Egyesült Hajó- és Gépgyárban pedig 2400 munkás dolgozott (Edvi 1896). Előbbi jó ideig csak a DGT saját megrendeléseire tevékenykedett, de a század végén már külső megrendeléseket is teljesítettek. Utóbbi pedig amellett, hogy az 1894-ben létrehozott Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt. számára gyártott hajókat, eleve célzottan termelt külföldre is. Az első világháború hadikonjunktúrájának köszönhetően mindkét hajógyár termelése bővült. Bár a következő évtizedben a hajógyártás (is) válságba került, végül mindkét gyár kilábalt a nehézségekből. Az Óbudai Hajógyár külföldi megrendelőinek köre is gyarapodott, a Danubius fellendülése pedig a Duna-tengerhajózás elindulásának köszönhető.

Érdekességként megemlíthető a főváros környéki hajógyártás egy igen rövid epizódja, az Atlantica Trust Rt. budafoki tevékenysége is. Kikötőjük az 1911-ben félszigetté alakított Háros-sziget mellett üzemelt 1917–1923 között, hajógyáruk pedig 1922-től épült. Azonban Trianon keresztülhúzta tengerhajózási terveiket, a társaságot az 1920-as évek végén felszámolták (Janzsó 2018, Joó–Tóth 1988).

A kikötőépítési tervek „révbe érkezése" – felemás eredményekkel

A meglévő kikötők közül azonban egyik sem tudta betölteni a főváros kereskedelmi kikötőjének szerepét. Az árurakodás zöme ekkor még a belvárosi rakpartokon zajlott, de egyre inkább szükségessé vált egy valódi – önálló, védett medencékkel rendelkező – kereskedelmi kikötő kiépítése.



1. ábra. A pest-budai Duna-szakasz szabályozásának terve az északi és a déli kikötő feltüntetésével, 1870 (A *Magyar Mérnök-Egyesület Közlönye* 4. évfolyam 1. melléklet. https://maps.hungaricana.hu/hu/MOLTerkeptar/33378)

Már a pest-budai Duna-szakasz déli részének szabályozásához kapcsolódóan tervezték a Gellért-hegy alatti Lágymányosi-öblözet kikötővé fejlesztését *(1. ábra)*. Az 1870-es közmunka- és közlekedésügyi miniszteri előterjesztésben a leendő Budapest legfontosabb kikötőjeként jelenik meg a terület, két medencével, vizes- és szárazdokkokkal (Kolundzsija 2018; Vadas 2005). Bár Buda városvezetése támogatta a tervet, a pesti kereskedők megszokott üzleteiket féltve ellenezték azt, sőt a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) is elutasította, mert a kikötő városszerkezeti akadályt képzett volna az újonnan kiépíteni tervezett Lágymányos városrész és a folyó között. Végül a Lágymányosi-öblözet északi fele – az Összekötő vasútvonal 1877-es megépülésével – önálló tóvá vált, amelyet a 20. század során fokozatosan feltöltöttek. A déli részén kialakított téli kikötő elkészülte

után kb. 280 hajó befogadására volt alkalmas, de nem tudta pótolni a kereskedelmi kikötő hiányát. A kereskedelmi tárca egyébként még sokáig életben tartotta egy nagyobb kikötő itteni kiépítésének tervét, ám ez végül nem valósult meg (Siklóssy 1931).

A Csepel-sziget csúcsa is adta magát kikötői célú hasznosításra. 1892-ben a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara felterjesztésben javasolta, hogy itt alakítsanak ki egy olyan kereskedelmi kikötőt, ahol a vízi és a vasúti szállítás összefonódik, majd 1896-ban már miniszteri rendeletet adtak ki a tervezésre. Az első tervet Gonda Béla készítette el 1901-re. A kikötőt közvetlenül a szigetcsúcsra helyezte volna, a medencék bejárata a Budafoki-ágról nyílt volna. Azonban a kikötő építési költségeit a bírálók túl magasnak találták. A következő terv Hoszpotzky Alajos munkája volt 1907-ben. Eszerint a kikötő központi része a Soroksári-Duna-ág zsilippel védett vízfelülete lett volna. Idővel a Csepel-szigeti oldal felé lett volna bővíthető a kikötő. Hátránya lett volna azonban, hogy a zsilipelés jelentősen lassította volna a kikötői mozgásokat. Bár ez a terv olcsóbb volt az előzőnél, még mindig túl költségesnek bizonyult. A harmadik terv 1918-ban készült Sajó Elemér vezetésével. Ekkorra már számolhattak az 1913-ra befejezett Kvassay-zsilip és a Gubacsi-zárógát közötti zárt, szabályozott vízfelülettel. A tervnek fontos részét képezték az innen merőlegesen nyíló ipari kikötőmedencék, de a Duna főága felől elérhető kereskedelmi medencék is hangsúlyos elemként jelentek meg (Cseh 2018).

1919-ben elindultak a kikötőépítési munkálatok a Soroksári-Duna-ág mentén, de a kezdeti gyors ütem lelassult, végül le is állt a kivitelezés. A továbbiakban a kormány a kikötőt egy francia céggel akarta építtetni, de a szerződés tisztázatlan körülményei miatt még néhány évig halasztódtak a munkálatok. 1922-től épült a Duna főága mentén a vámmentes kikötő első medencéje és tőle délre az ún. Petróleum-medence. (Ásványolaj-tárolás korábban is zajlott ezen a helyen, és hamarosan a finomítás is megjelent.) 1926-ban befejeződött a Soroksári-Duna-ág rendezése is.

A Duna főága felől nyíló vámmentes kikötőt 1928. október 20-án adta át Horthy Miklós kormányzó. Ekkor a Duna legmodernebb és egyben második legnagyobb kikötője volt. Több részből állt össze a kikötőkomplexum: a vámmentes kikötőmedence és a Petróleum-medence mellett az Összekötő vasúti híd melletti szénkikötő, a Kvassay-zsilip mögötti Ferencvárosi helyi kikötő és az ipari medence is ide tartozott. (Az ipari medence a ma Francia- vagy Bolgárkertész-öbölként ismert vízfelület, amely a négy tervezett medencéből egyedüliként valósult meg, de ipari létesítmények soha nem álltak a partján.)

Az 1929-ben kezdődő gazdasági világválság ellenére a kikötő kezdetektől nagy forgalmat bonyolított. Azonban majdnem egy évtizedig csak nevében volt

vámmentes. Az 1930-as évek második felében épített ún. *„punto franco”* (ténylegesen vámmentes) medence lehetővé tette a külföldi áruk szabad behozatalát, majd a helyben történő feldolgozást követő továbbszállítását. Az ekkor már Magyar Királyi Budapesti Nemzeti és Szabadkikötőnek nevezett komplexum olyan feltételeket biztosított, amilyeneket korábban csak tengeri kikötők adtak, így válhatott Budapest a kontinens közepén nemzetközileg is elismert tengeri kikötővé. Különös jelentőséget adott ennek, hogy a Trianonban elveszített fiumei tengeri kikötő hiányát sikerült ezzel valamelyest pótolni. A kapacitások hamar szűkössé váltak, de a tervezett fejlesztéseket a második világháború megakadályozta (Cseh 2018; Perényi 1934).

A Nemzeti és Szabadkikötő fejlesztésével párhuzamosan helyi kikötők létesítésére is mutatkozott igény. Ezt fokozta, hogy az árurakodás kiszorult a belvárosból, mert az FKT a rakpartok közforgalmú utakká alakítása mellett döntött 1936-ban (Harrer 1941).

A fentebb már említett Ferencvárosi helyi kikötő forgalmának legjelentősebb részét az 1929–1932 között épült Nagyvásártelep adta, ahova a fővárosi piacokra szánt mezőgazdasági terméneyk zöme beérkezett. A komplexum részét képezték az ipari műemlékvédelemnek köszönhetően a mai napig – bár igen romos állapotban – fennmaradt központi iroda- és csarnoképületen túl további hűtőházak, egyéb raktárhelyiségek, maga a kikötő és több kilométernyi sínpár. Az 1930-as években az ország mezőgazdasági exportjának számottevő része is keresztülhaladt a Nagyvásártelepen.

Egy másik lehetséges helyszín az Újpesti téli kikötő bejáratától délre eső partszakasz volt. Ez a terület már egy 1870-es miniszteri előterjesztésben is leendő kikötőként szerepelt *(1. ábra)*. Az FKT 1938-ban döntött az Északi kikötő mint helyi kikötő létesítéséről, amit a tömegáruk, építőanyagok rakodási helyigénye tett szükségessé. A fővárosra ekkor jellemző északi irányú terjeszkedés is e helyszín mellett szólt. A Duna és a Magyar Királyi Államvasutak Lipótvárosi vontatóvágánya között fekvő terület alkalmasnak tűnt egy korszerű kikötőmedence kialakítására. Sőt, ha ezt az új medencét összenyitották volna az Újpesti-öbölben meglévő téli kikötővel, akkor egy bő 2 km hosszú védett vízfelület jött volna létre, melyet akár sportcélokra is használhattak volna (Harrer 1941).

Az FKT által végül elfogadott tervváltozaton mégis egy önálló medence szerepelt. Ezt a kialakítást áramlástani, valamint hajózási és kikötőüzemi szempontok indokolták. A módosított terv szerinti kisebb medence partjain rakodódaruk, iparvágányok és raktárak épültek volna. A Főváros költségvetését azonban irreálisan megterhelte volna a kikötő megépítése, ezért szükségessé vált a megtelepedni kívánó vállalkozások tőkéjének bevonása. A kikötő bejáratát

a székesfőváros, a tervezett medence első szakaszát pedig a Nagybátony-Újlaki Egyesült Iparművek Rt. költségén kotorták ki (Budapest Székesfőváros Közigazgatási Évkönyve 1942). A munkálatokat azonban a kedvezőtlen vízállások és a második világháború okozta építőipari visszaesés lassították, valamint a terv is tovább módosult, így végül az Északi kikötő félkész torzó maradt. A kikotort részből lett az 1960-as években a Folyamszabályozási és Kavicskotró Vállalat kikötője, innen származik a Foka-öböl elnevezés.

A két világháború között a hagyományos Duna-parti ipari zónák fejlődése már veszített a korábbi lendületből. Jelentős üzemeik folytatták termelési tevékenységüket *(2. ábra)*, közlekedési létesítményeik is állandó használatban voltak, de a korszak igazán dinamikus ipari zónái már máshol helyezkedtek el. Utóbbiak közül csak néhány volt Duna-parti (Kelenföld, Csepel) és a létesítmények közül is csak a nagy nyersanyagszállítási igénnyel rendelkezők használták direkt módon a folyót. Például a Weiss Manfréd Acél- és Fémművek, a Soroksári úti Budapesti Ásványolajgyár, illetve a Kelenföldi Erőmű és az Óbudai Gázgyár. A legközvetlenebbül a vízhez kötődő, ebben az időszakban létrehozott üzem a Magyar Királyi Folyam- és Tengerhajózási Rt. hajójavító üzeme (a későbbi MAHART hajójavító) volt az Újpesti-öböl északi végében.

2. ábra. A Ganz Hajógyárban készülő hajók, 1937 (Forrás: Fortepan; Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum: Ganz-gyűjtemény. Képszám: 122592. https://fortepan.hu/hu/photos/?id=122592)

Fogyatkozó lendület a Duna-partokon: a stagnálás, hanyatlás évtizedei

A második világháborút követő időszak Budapest ipara számára összességében már a stagnálást, majd fokozatosan a lassú hanyatlást hozta. A városszerkezet megújításának, „béklyói lerázásának" elszalasztott lehetősége volt, hogy a termelőegységek zömét eredeti helyén hozták ismét működőképes állapotba. A központi tervgazdálkodás során a termelés bővítésének extenzív módját preferálták, majd az 1970-es évektől a főváros iparát már alig fejlesztették. Az 1980-as évekre a termelési tevékenység zöme korosodó, leromló épületekben, korszerűtlen technológiák használatával zajlott, „tehetetlen változatlanságba" süllyedt (Barta–Kukely 2004). Nem volt ez másképpen a vízparti ipari zónák esetében sem.

A hajógyártás mindkét tradicionális helyszínen fennmaradt egészen a rendszerváltás utáni évekig. Az Óbudai Hajógyár 1945 után szovjet tulajdonba került, és a Ganz–Danubiushoz hasonlóan a Szovjetunió számára gyártotta és javította a vízi közlekedési és szállítási eszközöket háborús jóvátétel gyanánt. 1953-tól már mindkét hajógyár magyar állami kézbe került. Az Óbudai Hajógyár az '50-es években még gőzüzemű hajókat készített, a Gheorghiu Dej Hajógyárrá átkeresztelt angyalföldi üzem pedig tengeri áruszállítókat állított elő elsősorban a szocialista országok számára. 1962-ben a két gyárat – több vidéki hajógyárral együtt – Magyar Hajó- és Darugyár néven egyesítették. Hamarosan a Ganz márkajelet is visszavezették az export növelése érdekében, 1985-től pedig GANZ–Danubius Hajó- és Darugyárnak hívták a vállalatot. Az Óbudai Gyáregység tolóhajókat állított elő nagy számban, az Angyalföldi Gyáregység kiemelkedő tevékenysége pedig az úszódaruk gyártása volt. A szocialista blokk szétesésével mindkét üzem sorsa megpecsételődött, hiszen az egyébként jó minőségű gyártmányok 80%-a készült szocialista államok számára és csak 20%-a nyugati exportra. Az óbudai üzem jogutódját 1991–2000, a több egységre szabdalt angyalföldi üzem nagyobbik részét 1993–1995 között számolták fel (Reichardt 1999; Varró 1997).

A Duna-partot korábban aktívan használó további ipari létesítmények vízzel való kapcsolatának intenzitása csökkent, sőt sok esetben meg is szűnt a szocializmus évtizedei során. 1966-ban leállt a Petróleum-medence partján levő kőolajfinomító (a továbbiakban csak az Ásványolajforgalmi Vállalat tárolótelepe működött itt), 1984-ben az Óbudai Gázgyár termelését is végleg leállították. A Kelenföldi Erőmű pedig előbb pakuratüzelésre (1977), majd gázturbinás termelésre (1995) állt át, amelyhez az energiahordozó már nem vízi úton érkezett. Az ipari övezetekhez tartozó további partszakaszokon újabb gyárak nem

jelentek meg, hanem jellemzően az építőiparhoz kapcsolódó anyagrakodók, tárolótelepek és összeszerelő üzemek kaptak helyet. Ilyenek voltak a FOKA-telephely a Rákos-patak torkolata közelében, a KÉV Metróépítő Vállalat telephelye a Lágymányosi-öböl végében, a BVM kavicsrakodója a kelenföldi Duna-parton, a Budafoki (4. számú) Házgyár Albertfalva déli részén, valamint a KRUPP, az ÉPTEK és a Ferroglobus lerakatai a Soroksári-Duna partján, továbbá a Hídépítő Vállalat Óbudai Hajógyárral szomszédos telepe és a Ganz hídszerkezet-szerelő üzeme Lágymányoson. Az ipari célra használt Duna-partok hossza tehát egyfelől növekedett, másrészt viszont Újlipótváros Duna-partjáról eltűnt a gyárak zöme a lakótelep-építések során. Az 1970-es évekig jelentős ipari termelés a következő évtizedben visszaesett az egyéb Duna-partokon is. Ennek következtében a korábban intenzívebben használt vízparti vasúti területek is veszítettek jelentőségükből, tartalékterületekké váltak (Garay–Benkő 2014). A rendszerváltás idejére – egy-két kivételtől eltekintve – alulhasznosított területek nyújtózkodtak az ipari övezetek és a Duna-part találkozási zónáiban.

A kivételek közé tartozott a csepeli kikötő, mely a szocializmus négy évtizede alatt mindvégig élénk forgalmat bonyolított. Az 1950-es évek elején még a dunai teherhajózás nagyarányú növekedésével számoltak a szocialista országokba irányuló, illetve onnan érkező tömegáruk szállítása kapcsán, így már ekkor javasolták a kikötői kapacitások bővítését. Rövidebb távon az Északi kikötő befejezésével és a Ferencvárosi kikötő újjáépítésével számoltak, hosszabb távon pedig a Szabadkikötő továbbfejlesztésével (Preisich et al. 1954).

Csepelen már közvetlenül a második világháború utáni években újra működött a kikötő, de a helyreállítások még 1954-ig elhúzódtak. 1957-től kezdve MAHART Nemzeti és Szabadkikötőnek nevezték. A Duna–Rajna–Majna-csatorna 1975-re várt megnyitása miatt a tranzitforgalom jelentős gyarapodásával számoltak, ezért Guóth Béla vezetésével 1958-ra elkészült a bővítési terv, amely a meglévők mellé további három kereskedelmi medencét, a Soroksári-Duna-ág felőli oldalon pedig két-két ipari és közraktári medencét javasolt. Ám a valóságban csak a meglevő medencék környékének modernizálása történt meg *(3. ábra)*.

Az 1960–'70-es években folyamatos volt a kikötő fejlesztése. Több lépcsőben zajlott a gépek felújítása vagy cseréje, illetve új raktárak is épültek. A legfontosabb korszerűsítési munkálat – a nemzetközi trendekhez való igazodás jegyében – a konténerterminál kiépítése, majd bővítése volt. Az 1972-re befejezett első ütem, a konténerdaruk és a konténerek mozgatására szolgáló egyéb infrastruktúra gyorsan beváltotta a hozzá fűzött reményeket. Az évtized második felében már a forgalom ötödét a konténeres szállítás tette ki. Ezen felbuzdulva országos konténerterminál-hálózat kiépítését és a csepeli konténerkikötő bővítését tervezték.

3. ábra. Légifotó a Csepeli Szabadkikötőről. 1963. (Forrás: Fortepan; MHSZ. Képszám: 26169. https://fortepan.hu/hu/photos/?id=26169)

Az 1980-as évek elején a kikötő forgalma szinte változatlan volt. Bár a magyar hajózás leáldozóban volt (hiszen az 1970-es évektől a Duna-tengerhajózási profilt megszüntették, és a '80-as évek közepétől a tengeri hajózás is hanyatlásnak indult), a Szabadkikötőben tovább folytatódtak a beruházások, mivel ekkorra már reális közelségbe került a Duna–Rajna–Majna-csatorna megnyitása. Két új medence kiépítése is napirenden volt, azonban a rendszerváltás és a KGST szétesése, valamint a délszláv háború forgalomblokkoló hatása mélyrepülést okozott a következő években (Bolla 2010; Cseh 2018; Kubinyi et al. 1965).

Új hullámok: vízparti megújulás a fővárosi Duna-partokon

A piaci logika elvetése a szocializmus alatt oda vezetett, hogy a belváros szomszédságában levő értékes vízparti területeken hanyatló gyárak, raktárak, egyéb ipari létesítmények maradhattak a rendszerváltás időszakáig. A kezdetben inkább mozaikos és esetleges barnamezős megújulás (Barta 2004) nem a – sok esetben elzárt – Duna-partokon, hanem a könnyebben megközelíthető helyszíneken zajlott. Az ezredfordulót követően elindult a rozsdaöv ütemesebb funkcióváltása, üzleti-gazdasági szerepkörének fejlődése (Kovács 2005). A magánbefektetők

spontán kezdeményezései helyett a tudatosabb városfejlesztési politika nyert teret a barnamezők vonatkozásában is (Kiss 2007). A rehabilitáció és a funkcióváltás térbeli mintázatai alapján megállapítható, hogy a vízpartok felé még ekkor sem fordult különösebb figyelem, míg a velük párhuzamos, tőlük alig néhány száz méterre futó közlekedési tengelyek mentén látványosan zajlott a megújulás (Tolnai 2020).

4. ábra. Letűnt korok emlékei: a Ferencvárosi helyi kikötő bejárata (balra), a GANZ–Danubius Hajógyárra emlékeztető utcanévtáblák (középen), ill. egykori üzemi területek (jobbra) (Fotók: Tolnai Gábor, 2018–2019)

A vízparti barnamezők *(4. ábra)* iránti érdeklődés a közelmúltban erősödött fel, ezzel Budapest is fokozatosan bekapcsolódott a vízparti megújulás nemzetközi gyakorlataiba. Az angolul *„waterfront revitalisation”* vagy *„waterfront regeneration”* néven emlegetett beavatkozások, illetve a *„waterfront renewal”*-ként leírt, az előbbiekből továbbgyűrűző folyamatok a centrumtérségekben évtizedek óta zajlanak. A kikötők és a hozzájuk kapcsolódó ipari létesítmények posztfordista dezindusztrializáció során történő kiszorulása az USA keleti-parti nagyvárosaiban már az 1960–70-es években elkezdődött, majd az ilyen jellegű területek funkcióváltása Európában és az angolszász világban is megjelent az 1980-as években. Az ezredforduló környékére átterjedt a globális centrumtérségek kisebb városaira is, illetve a félperiferiák, perifériák országaiban is felbukkant (Hoyle 1988, 2000). A vízparti elhelyezkedés mint különleges környezeti és vizuális értéktöbblet, illetve a kikötői létesítményekben áttételesen megőrzött ipartörténeti és kulturális tartalmak kiemelik a barnamezők közül ezeket a zónákat. Különleges adottságaikból fakadóan ezek lehetnek azok a helyszínek, ahol az indusztriális városból a posztindusztriális, tudásalapú városba való átmenet leginkább kibontakozhat (Bruttomesso 2001; Schubert 2011).

Budapesten – a többi közép-európai, szocialista múltú, folyó- vagy folyamparti nagyvároshoz hasonlóan – többszörösen késleltetve terjedt el a vízparti megújulás. Egyrészt maga a dezindusztrializáció, a gyáraknak a városi térből való kiszorulása sem zajlott annyira ütemesen a rendszerváltás előtti évtizedben, mint a kapitalista országok nagyvárosaiban, valamint a politikai rendszerváltást

követő gazdasági átmenet is hosszabb időszakot vett igénybe, melynek kezdetén a recesszió dominált, így nem állt rendelkezésre a tőke az ilyen jellegű városfejlesztési beavatkozásokhoz. Másrészt pedig a *„waterfront regeneration"* fogalma is fokozatosan vált tágabbá, később kezdték el a tengerparti kikötővárosokon túlmenően a folyóparti városok vonatkozásában is használni *(„riverfront regeneration").* Hazai szerzők tollából a 2010-es években jelentek meg először olyan cikkek, amelyek már vízparti megújulásról (Berki 2014; Bodnár–Veres 2013), a folyó dinamizáló hatásáról (Földi 2011; Földi et al. 2012), a városfejlesztés vízparti lehetőségeiről (Szabó–Gordos 2015) beszélnek.

A vízparti megújulás története Budapesten az 1995-re tervezett, majd 1996-ra halasztott Világkiállítás előkészületeivel kezdődött. Bár az EXPO végül kudarcba fulladt (1994-ben lemondta a szervezését a kormány), a kiállítási és egyéb kiszolgáló-területeknek szánt zóna, azaz a Duna-parti teherpályaudvar és a vele szemköztes lágymányosi oldal kitisztítása, előkészítése megágyazott egy tágabb városfejlesztési folyamatnak: a Millenniumi Városközpont, valamint a Lágymányosi Campus és az Infopark létrehozásának. Vitathatatlan, hogy ennek köszönhetően az eltelt két és fél évtized során új funkciók jelentek meg a területen: lakások, irodák, kereskedelmi szolgáltatások a Soroksári út Duna-part felőli oldalán, kultúra (Nemzeti Színház, Művészetek Palotája), illetve felsőoktatás (ELTE, BME), valamint K+F és egyéb kvaterner szektorhoz tartozó tevékenységek (Infopark, Magyar Nobel-díjasok K+F Park), sport és rekreáció (Tüskecsarnok és uszodája). A budai oldal kapcsán írta Takács (2005: 205): „Ha a végül felemásra sikeredett beruházás nem indul be, talán még ma is békák kuruttyolnának az egykori Duna ártér öböl-ágában". Egy szűk évtizeddel később, a pesti oldal kapcsán Bodnár és Veres (2013: 103) már úgy fogalmazott, hogy „[…] a történet túlmutat a Millenniumi Városközponton, s egy szisztematikusabb vízparti fejlődési folyamat körvonalazódására világít rá". Berki (2014: 49) szerint pedig „[…] a Millenniumi Városközpont a Nyugat-Európában és Észak-Amerikában egyaránt gyakori ingatlanfejlesztési formának, a vízparti […] fejlesztési területek első hazai példájának tekinthető".

Idővel a budapesti Duna-part más pontjain is elindult a funkcióváltás. A 2000-es évek közepén a Foka-öböl és az Újpesti-öböl közti alulhasznosított területen kezdett felépülni a Marina Part lakópark, majd vele szomszédosan a Duna Terasz és Prestige Towers. A náluk sokkal nagyobb – Budapest méreteihez és ingatlanpiaci keresletéhez mérten túlzó – léptéken megálmodott új vízparti városrészek (pl. Duna City, Duna Passage és 360° Budapest projektek) terveit a 2008-as válság elsöpörte. A 2010-es évek közepére állt annyira talpra az építőipar és az ingatlanpiac, hogy az évtized második felére ismét felgyorsuljon, majd a következő évtized elején is folytatódjon a vízparti lakóparkok építése (Marina Part újabb ütemei, Danubio lakópark a Foka-öböl déli partján, Buda Part projekt a Lágymányosi-öböl partján, Waterfront City építkezés

az Óbudai-Duna-ág mentén stb.). Irodai célokat szolgáló épületegyüttesek (Infopark, Graphisoft Park) és toronyépületek (Europe Tower és Duna Tower az Árpád híd pesti hídfőjénél) már a 2000-es években is épültek a Duna-parton, de a 2022 decemberében átadott MOL Campus méretével új fejezetet nyit a budapesti vízparti fejlesztések történetében *(5. ábra)*. Hogy ez a város javára vagy kárára válik-e, arról egyelőre közel sincs konszenzus.

5. ábra. Barnamező (Kelenföldi Erőmű) és megújuló vízpart (MOL-torony és Buda Part lakópark) találkozása a Lágymányosi-öbölnél (Fotó: Tolnai Gábor, 2022)

A lakó- és irodacélú vízparti ingatlanfejlesztések jellemzően a magántőke befektetéseiből születtek. A beruházókat elsősorban piaci érdekek, saját nyereségük maximalizálása vezérelte, ezért közösségi szempontok nem jelentek meg hangsúlyosan. Régebben is előfordult (pl. a Millenniumi Városközpont esetében) és napjainkban is előfordul (pl. a Waterfront City, a BudaPart és a MOL Campus építése során), hogy érdekérvényesítő képességük erősebb a közszféráénál, számukra kedvező szabályozásmódosításokat sikerül eszközölniük. Pedig a budapesti városfejlesztés nem közömbös a vízpartok hasznosításával kapcsolatban. Az egymást követő tervezési ciklusokra vonatkozó közép- és hosszú távú dokumentumok egyre részletesebben foglalkoztak a vízpartok kérdésével.

A *Budapest Városfejlesztési Koncepció* (2003) és a rá épülő *Podmaniczky Program* (2005–2013) már felismerték a Duna-part által kínált környezeti előnyöket (Izsák–Probáld 2008), a stratégiai célokhoz kapcsolódóan már konkrét beavatkozási helyszíneket jelöltek ki. A legjelentősebb beavatkozásokat azonban közfinanszírozással vagy a közszféra jelentős hozzájárulásával tervezték (pl. az Óbudai Hajógyár és a Gázgyár területének rehabilitációja, új közpark nyitása a Csepel-sziget csúcsán), ami túlmutatott a realitáson, a PPP-konstrukciók pedig felemás módon érvényesültek (pl. a Közraktárakból kialakított Bálna esetében). A magántőkéből megvalósult vízparti fejlesztések elsősorban nem a városfejlesztés prioritásait követték, igaz néhány ponton találkoztak azokkal (pl. a FOKA-öböl környékének lakó- és irodai célú hasznosítása).

A 2010-es évek első felében megjelenő *Budapest 2030 (Hosszú távú városfejlesztési koncepció)* és a *Budapest 2020 (Integrált településfejlesztési stratégia)* már önálló városszerkezeti elemként kezeli a Duna menti sávot, a stratégiai célok között pedig szerepel a „Dunával együtt élő város". A vízparti barnamezők funkcióbővítése mellett immár nagy hangsúlyt kap a természeti adottságok kihasználása, a partok gyalogos és kerékpáros elérhetőségének biztosítása, a vízpartoknak a kompakt városi fejlesztésekbe való beillesztése. Az állami vagy vegyes (PPP) finanszírozású fejlesztések jellemzően nem valósultak meg (kivételt képeznek a presztízsberuházásnak is tekinthető eseményhelyszínek, pl. Duna Aréna), míg a magánszférára bízott beavatkozások (lakó-, irodai és kereskedelmi-szolgáltató funkciók létrehozása) jobban előrehaladtak (ld. a fentebbi felsorolást).

A legfrissebb középtávú fejlesztési dokumentum *(Budapest 2027: Integrált településfejlesztési stratégia)* a korábbiaknál is jobban fókuszál a vízpartok zöld- (és kék-) hálózatokba való beillesztésére. A Duna-partokra mint a városi lakosság és a városba látogatók számára egyaránt vonzó, a fejlesztések számára felértékelő tényezőként tekint. A belvárosi Duna-part megújításán (azaz a rakpartok újszerű közösségi, turisztikai, szabadidős hasznosításán) túl cél az egyéb partszakaszok közparki és természeti rehabilitációja, a vízparti rekreációs területek védelme. Az integrált szemléletű fejlesztés (ökológiai, lakossági, közlekedési igények összehangolása) része a víz-város kapcsolat erősítése is.

Ez a megközelítés kulcsfontosságú az élhető vízpartok (és tágabban az élhető város) kialakítása érdekében. Rekreációs, szabadidős, zöldfelületi fejlesztésekkel egyébként már a 2000-es évek eleje óta találkozhatunk a budapesti Duna-partokon, igaz nem túl nagy számban, és nem is mindig egyértelmű sikertörténetként. Az „első fecskék" a sokak által ismert és látogatott Kopaszi-gát, illetve a kevésbé kihasznált Marina-parti sétány és hasonló párja a Graphisoft Park szomszédságában. Jóval frissebb példa a Duna budafoki partszakaszán kialakított sportpark. (Rekreációs célokat szolgál a Római-part is, de ez nem egykori ipari területek funkcióváltásával jött létre, hanem korábban is csónakházak, éttermek voltak itt.) A fejlesztési dokumentumokban leírtakat végre valóra váltva, a jelenleginél sokkal nagyobb arányban kellene szabadidős zöldterületként elérhetővé tenni a folyópartokat. Tartalékterület egyaránt bőven akad a városközponttól északra és délre található egykori ipari zónákban is. A városlakók részéről igény is mutatkozik a vízpartok „birtokbavételére" (Szabó et al. 2015), ezt tanúsítják például a különböző vízparti pop-up bárok (pl. Dunaparty Megálló, Perem, Kabin, Wasser Bar) és civil szervezetek (pl. Valyo) által ideiglenesen vagy tartósan kialakított vízparti találkozóhelyek léte is.

Budapest vízpartjainak legfontosabb, belvároshoz viszonylag közel eső tartalékterületei az Óbudai-sziget déli vége, az Újpesti-öböl partjai és

a Soroksári-Duna-ág legfelső szakaszának partjai. Az egykori Óbudai Hajógyár területe jelenleg vegyesen hasznosított, de a körülmények adottak lennének egy, a hely szellemére építő kulturális létesítmény – hajózástörténeti vagy a Duna használatának egyéb aspektusait bemutató múzeum, rendezvénytér – kialakítására, a meglévő épületállomány felhasználásával. Az Újpesti-öböl és a Ferencvárosi helyi kikötő környéke ma már csak egy-két romos állapotú helyi védelem alatt álló építménnyel rendelkezik. Ezekre a területekre számos fejlesztési elképzelés született, és jelenleg is a városfejlesztés fókuszában vannak (pl. az újonnan épült Nemzeti Atlétikai Stadiont is magába foglaló Ferencvárosi Szabadidő és Sportpark, illetve a tervezett Diákvárost is felölelő Déli Városkapu projekt kapcsán). Kívánatos lenne, hogy ezek a meglévő kulturális értékek megőrzésével vegyes funkciójú, élő, szélesebb társadalmi rétegek számára elérhető vízparti terekké váljanak. Az itt fel nem sorolt tartalékterületeken pedig ökológiai folyosókként és puha közlekedési formák számára megnyitott utakként szolgáló zöldsávokat lenne érdemes létrehozni, amelyek a külső, szinte elérhetetlen partszakaszokat kötnék össze a belvároshoz közeli, megújuló vízpartokkal.

Záró gondolatok: egy új szakasz kibontakozása(?)

Tanulmányomban – a terjedelmi keretek adta lehetőségekhez mérten – igyekeztem részletes képet adni a budapesti Duna-partok egykor kikötői és ipari célokra hasznosított szakaszainak történeti fejlődéséről, átalakulásáról. A fellendülés, virágzás és az érett, intenzív használat mintegy egy évszázados időtartamot ölelt fel (az 1830-as évektől az 1930-as évekig), amelyet egy szűk fél évszázados fokozatos leépülés, vagy legalábbis stagnálás követett. A rendszerváltást követő majd két évtizedes „Csipkerózsika-álomból" napjainkra felébredőben vannak a vízparti barnamezők, funkcióváltásuk több ponton látványosan elindult. A jelenlegi folyamatok abba az irányba mutatnak, hogy összefüggő megújuló folyóparti zónákkal gazdagodhat a főváros. Kérdés, hogy ezek milyen módon, kinek az érdekei szerint újulnak meg, illetve hogy mindez – a korábbi szakaszokkal összevetve – milyen távlaton bontakozik ki.

Irodalomjegyzék

Barta Gy. (2004): Átmeneti gazdaság a barnaövezetben. In Barta Gy. (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 79–87.

Barta Gy., Kukely Gy. (2004): A budapesti ipar az államszocializmusban és bukása idején. In Barta Gy. (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 35–54.

Beluszky P., Győri R. (2004): Budapest ipari övezetének kialakulása. In Barta Gy. (szerk.): *A budapesti barnaövezet megújulási esélyei*. MTA Társadalomkutató Központ, Budapest. 17–34.

Berki M. (2014): Széttöredezve: A Soroksári úti ipari terület funkcionális fragmentációja. *Kultúra és Közösség* 5(2). 43–56.

Bodnár J., Veres J. (2013): The petty politics of a megaproject in Budapest. In Gerardo, del Cerro (ed.): *Urban megaprojects. A Worldwide View.* (Research in Urban Sociology, Vol. 13) Emerald Group Publishing, Bingley. 83–106. https://doi.org/10.1108/S1047-0042(2013)0000013009

Bolla D. (2010): *Csepel története. Helytörténeti vázlat az őskortól a XX. század utolsó évtizedéig*. Budapest–Csepel Önkormányzata – Csepeli Helytörténeti és Városszépítő Egyesület, Budapest.

Bruttomesso, R. (2001): Complexity on the urban waterfront. In Marshall, R. (ed.): *Waterfronts in Post-industrial Cities*. Spon, London – New York. 39–49.

Budapest Székesfőváros Közigazgatási Évkönyve 1942. Vízépítés: Dunai rakpartok és kikötők. 313–318.

Budapest Városfejlesztési Koncepció (Szilágyi K. szerk.) (2003). Mb.: Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal, Főépítészi Iroda, Budapest.

Budapest középtávú városfejlesztési programja: Podmaniczky Program 2005–2013 (Ekés A., Gerőházi É., Kalla J. szerk.) (2005). Mb.: Budapest Főváros Önkormányzata, Főpolgármesteri Hivatal, Főépítészi Iroda, Budapest.

Budapest 2020: Integrált Településfejlesztési Stratégia (2015). Mb.: Budapest Főváros Önkormányzata. Készítette: Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft., Budapest.

Budapest 2027: Integrált Településfejlesztési Stratégia (2021). Mb.: Budapest Főváros Önkormányzata. Készítette: Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft., Budapest.

Budapest 2030: Hosszú távú városfejlesztési koncepció (2013). Mb.: Budapest Főváros Önkormányzata. Készítette: Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft., Budapest.

Cseh V. (2018): *A Nemzeti és Szabadkikötő története a XIX. század végétől napjainkig*. Budapesti Szabadkikötő Logisztikai Zrt., Budapest.

Edvi Illés A. (szerk.) (1896): *Budapest Műszaki Útmutatója 1896*. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet, Budapest. (Reprint: TERC Kiadó, Budapest, 2005.)

Estók J. (szerk.) (2007): *Újpest 1907–2007. A százéves város*. Kossuth Kiadó, Budapest.

Földi Zs. (2011): A Duna-reneszánsz margójára: A folyó dinamizáló hatásának értékelése Budapest városfejlődésében. *Utóirat – Post Scriptum* 11(1). 3–9.

Földi Zs., Czirfusz M., Tagai G., Uzzoli A. (2012): A barnamezős területek felértékelődésének térbeli jellegzetességei és ingatlanpiaci háttere Budapesten. In Nyári D. (szerk.): *Kockázat – Konfliktus – Kihívás*. Szegedi Tudományegyetem TTK Természeti Földrajzi és Geoinformatikai Tanszék, Szeged. 246–259.

Garay M., Benkő M. (2014): Between Waterway and Railway: Industry along the Danube Riverside in Budapest. *Periodica Polytechnica Architecture* 45(2). 52–57. https://doi.org/10.3311/PPar.7554

Harrer F. (1941): *A Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1930–40*. Athaeneum, Budapest.

Hoyle, B. S. (1988): Development dynamics at the port-city interface. In Hoyle, B. S. et al. (eds): *Revitalising the Waterfront. International Dimensions of Dockland Redevelopment*. Belhaven, London. 3–19.

Hoyle, B. S. (2000): Global and local change on the port-city waterfront. *The Geographical Review* 90(3). 395–417. https://doi.org/10.2307/3250860

Izsák É., Probáld F. (2008): Klimatikus környezet és városfejlesztés Budapesten. In Orosz Z., Fazekas I. (szerk.): *Települési környezet*. Debreceni Egyetem, Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen. 116–121.

Janzsó J. (szerk.) (2018): *Tények / Történetek. Budafok – Tétény*. Budafok–Tétény Budapest XXII. Kerület Önkormányzata, Budapest.

Joó E., Tóth G. (szerk.) (1988): *Budapest XXII. kerületének története*. Budapest Főváros XXII. Kerületi Tanács VB, Budapest.

Kiss É. (2007): The evolution of industrial areas in Budapest after 1989. In Stanilov, K. (ed.): *The Post Socialist City*. Springer, Dordrecht. 146–170.

Klement J. (2010): *Gőzmalmok a Duna partján. A budapesti malomipar a 19–20. században*. Holnap Kiadó, Budapest.

Kolundzsija G. (2018): *A rakodópart kövei. A budapesti dunai rakpartok*. Postcard Bt., Budapest.

Kovács Z. (2005): Budapest funkcionális átalakulásának főbb vonásai a rendszerváltozás után. *Földrajzi Közlemények* 29(1–2). 83–102.

Kubinyi A. et al. (1965): *Csepel története*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest.

Perényi J. (1934): *Csepel*. Magyar Városok Monográfiája Kiadóhivatala, Budapest.

Preisich G. et al. (1954): *Budapesti városépítészet kérdései*. Építésügyi Kiadó, Budapest.

Reichardt F. (1999): *A GANZ Hajógyár története*. Angyalföldi József Attila Művelődési Központ Helytörténeti Gyűjteményének Klubja, Budapest.

Schubert, D. (2011): Waterfront revitalizations: From a local to a regional perspective in London, Barcelona, Rotterdam, and Hamburg. In Desfor, G. et al. (eds): *Transforming Urban Waterfronts. Fixity and Flow*. Routledge, New York. 74–97. https://doi.org/10.4324/9780203841297

Siklóssy L. (szerk.) (1931): *Hogyan épült Budapest?* Fővárosi Közmunkák Tanácsa, Budapest. (Reprint: Állami Könyvterjesztő Vállalat, Budapest, 1985.)

Szabó P., Mihályi Z., Szomorjai T., Tóth E. (2015): Explanatory factors of the expansion of recreation function on the bank of Danube river in Budapest. *Deturope* 7(2). 291–308. https://www.deturope.eu/pdfs/det/2015/02/19.pdf (Letöltés: 2022. 07. 03.)

Szabó P., Gordos T. (2015): The effects of changing possibilities of urban development on the waterfront development in Budapest. *Studia Regionalia* 2015(41–42). 129–140. https://journals.pan.pl/Content/98250/mainfile.pdf (Letöltés: 2022. 07. 03.)

Takács Á. (2005): Álomfejtés... a budapesti Expo története. In Juharos R. (szerk.): *Hogyan épüljön Budapest?* Vertigo, Budapest. 203–223.

Tolnai G. (2018): Budapest's fragmented riverfront renewal: Western trends interspersed with post-socialist characteristics. *Belgeo – Revue Belge de Geographie* 4(4). 1–16. https://doi.org/10.4000/belgeo.21210

Tolnai G. (2020): *A budapesti átmeneti övezeti Duna-partok történeti fejlődése és funkcionális megújulása*. Doktori értekezés. Eötvös Loránd Tudományegyetem Földtudományi Doktori Iskola, Budapest. Kézirat.

Vadas F. (2005): Duna-szabályozás és rakpartok Budapesten. In Csendes P., Sipos A. (szerk.): *Bécs – Budapest, Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*. Budapest Főváros Levéltára, Budapest–Bécs. 77–87.

Varró J. (1997): *Az Óbudai Hajógyár története 1835-től 1992-ig*. Kézirat. FSZEK, Bp. Gyűjt.

A budapesti Duna-hidak és a hidak szimbolikája

Halász Levente*

Bevezető

Buda, Pest és Óbuda az elmúlt évszázadokban eltérő történelemmel, vegyes társadalmi berendezkedéssel rendelkező, változatos fejlődési pályájú, különböző kultúrájú városokként fejlődtek. Földrajzi közelségük, valamint az 1867 óta fennálló társfővárosi rang, az ezekkel összefüggő, egyre sürgetőbbé váló akadálymentes kapcsolattartás tette nélkülözhetetlenné, hogy a településeket állandó hidakkal kössék össze. Ezt az összekapcsolást közigazgatásilag is erősíteni óhajtották, így jogi értelemben megtörtént a városegyesítés: ezzel megszületett Budapest. A boldog békeidők kezdetén az új főváros működése és fokozatos fejlesztése elképzelhetetlennek tűnt újabb és újabb, egyre nagyobb teherbírású, ám esztétikailag és strukturálisan is igényes, a nagyváros nemzetközi jelentőségét hűen tükröző folyami átkelők létrehozása nélkül. Ezek a hidak amellett, hogy stratégiai fontosságú közlekedési folyosók, számos emblematikus épületnél, köztérnél, utcaképnél egyértelműbben jellemezték az Európa meghatározó metropoliszává váló Budapestet. Az elmúlt másfél évszázadban számos állandó és ideiglenes hidat építettek a Duna fölött. Ezek története – építésük, átalakításuk, pusztulásuk és elpusztításuk, elhanyagolásuk, felújításuk, a velük kapcsolatos térhasználati szokások, neveik változtatása – egyben Budapest városfejlődésének is mementói. A hidak tanítanak bennünket. Elmesélik, milyen lényeges történelmi események alakították a város 150 évét, mikor élte virágkorát, és mikor szenvedett legtöbbet. Monumentalitásukkal, büszke megjelenésükkel, az építkezések során alkalmazott mérnöki bravúrokkal a város hatalmát, erejét, az itt élők újító szellemű és perspektivikus gondolkodását jelképezik. Jelenleg tizenhárom közúti és két vasúti híd[1] ível át az

* Halász Levente (PhD), Kodolányi János Egyetem.

1 A 13 hídból a tanulmányban a városközponti vagy ahhoz közeli közúti hidak kerülnek bemutatásra. Sorrendben: Széchenyi Lánchíd, Margit híd, Szabadság híd, Erzsébet híd, Petőfi híd, Árpád híd és Rákóczi híd. A távolabbi és a városképet kevésbé befolyásoló átkelőktől, mint a Megyeri híd, a Deák Ferenc híd, az északi és a déli Összekötő vasúti híd,, a Gubacsi híd, a Kvassay híd és a II. világháborút követően 1956-ig működő félállandó Kossuth híd leírásától a szerző eltekint.

Európai Unió leghosszabb folyama fölött Budapest határain belül. Hidak, amelyek egyrészt kiváló és sokszor rekordokat döntögető építészeti konstrukciók, másrészt fontos jelképek, sokrétegű jelentéstartalom hordozói. Így ezen építmények nem csupán gyönyörködtetnek szépségükkel, elbűvölnek fizikai méreteikkel, hanem emlékeztetnek, tanítanak, meghökkentenek, gondolkodásra inspirálnak. A főváros világhírű hídegyüttesének látványa – a hozzájuk kapcsolódó események, személyes történetek – a Budapesten élők vagy oda ellátogatók emlékeinek meghatározó szereplőivé válhatnak.

Hidak mint szimbólumok

Átmenetet, változást, egyik világból a másikba átjutást, fejlődést, kapcsolódást jelképeznek. A hídon áthaladó megtapasztalja a világ kettősségét, lebeg a földi és égi szférák, a profán és transzcendens között. Pehelykönnyűnek, ám sérülékenynek érzi magát. A nyüzsgő, zajos nagyvárosi létet maga mögött hagyja, a beszűkülő tér helyett a horizont kitágul, távoli perspektívák jönnek létre.

A hidak utalhatnak utazásra, felfedezésre, kalandra, valós vagy lelki-spirituális barangolásra egyaránt. A hidak találkozási pontok: eltérő eszmék, kultúrák, emberek, stílusok találkozását teszik lehetővé, amelyek ennek segítségével kommunikálhatnak, hatást gyakorolhatnak egymásra. A közöttük lévő különbözőségek így egyenlítődnek ki, válnak érthetővé, elfogadhatóvá. A hidak ennek köszönhetően hozzájárulnak egy város kozmopolita jellegének erősödéséhez, a különböző kultúrák elválasztása helyett a multikulturalizmus térnyeréséhez, a tolerancia, az empátia és a kíváncsiság mélyítéséhez. Persze, a hidak az ellenségek találkozásának helyszínei is lehetnek, olyan neutrális zónák, amelyek az egymásnak feszülő érdekcsoportok között helyezkednek el. Emiatt a folyamatos feszültség és szunnyadó konfliktusok szimbólumai is. Az életben ritka, irreverzibilis folyamatokat elindító döntések jelképei. A hidak a félelmeink leküzdését is szimbolizálják. A múlt magunk mögött hagyása és egy ismeretlen, ám a mi akaratunktól, szorgalmunktól, kíváncsiságunktól, a bennünket támogató embertársaktól függő jövő szimbólumai. Életvonalat, annak elágazódásait, válaszutakat, a szerelem erősödését és az elválást is jelképezik. A hídon átkelés a megszokott, testünket, lelkünket csapdában tartó – olykor mérgező – állapotból való kimenekülést jelentheti, az ismeretlenbe és a bizonytalanba. A bizalomnak is fontos jelképe: meg kell bízni az építtetőben, az építmény statikájában, hogy megtart.

Átmeneti helyek közé tartoznak, a liminalitás tereihez. Sosem állandóságot, megszokottságot jelentenek. Régi és új, múlt és jövő, megszokott és szokatlan, valóságos és valótlan közötti átmenetet. Budapest esetében a leginkább

hangsúlyos funkciójuk az egység, egyesülés megteremtése. Az addig külön közigazgatású, eltérő társadalmi, gazdasági, kulturális és politikai tulajdonságokkal rendelkező városrészek között elindult a mozgás, a tudáscsere, a lakosság könnyedén, akadályok nélkül ismerhetett meg több párhuzamos valóságot.

A fővárosi Duna-szakasz hídépítési törekvései a római kortól a Lánchíd tervezéséig[2]

Már a rómaiak idején jelentős révátkelőhely működött a magyar főváros helyén. A 2. században fahíd épült a mai Árpád és Északi vasúti összekötő híd között: ez Aquincumot és a Barbaricumhoz tartozó Transaquincumot, a Duna bal oldalán lévő, a limes védelmét szolgáló erődöt kötötte össze. A jelenkori Március 15. téren romjaiban felsejlő *Contra-Aquincum*nál is készült időszakos hajóhíd, sőt voltak évek, amikor sikerült cölöphidakat is létrehozni. Ezután évszázadokig nem foglalkoztak dunai átkelő építésével, viszont a középkor végén mind Luxemburgi Zsigmond, mind Hunyadi Mátyás játszott állandó híd létesítésének gondolatával – utóbbi márványból szerette volna –, ám a terveknél előrébb nem jutottak. A török hódoltság miatt közel négy évszázadot szunnyadt az állandó kőhíd gondolata. Igaz, a törökök több alkalommal építettek átmeneti jelleggel hajóhidakat, ám ezek nyom nélkül eltűntek. (Az egyik híd valószínűsíthető helyszíne a budai vízi Rondella vonalában volt.) Az ideiglenes hajóhidak mellett a folyó teljes szélességében felhúzott láncokkal is igyekeztek védekezni az ellenséges hajókkal szemben. Egészen Buda visszafoglalásáig ehhez hasonló létesítmények tarkíthatták a mai fővárosi Duna-szakaszt. A hódoltság utáni két évszázad izgalmas folyó-átkelési megoldását jelentették a repülőhidak (lengőhidak). Ezek a kompokhoz hasonló módszerrel működtek: a folyó közepén állomásozó ladikokhoz köteleket erősítettek, amelyek végződései az átjutást biztosító hajókhoz voltak erősítve. Egyik partról elindulva a hajókat a folyó saját áramlása hajtotta, míg a hajó irányát és sebességét a vízközepi hajóról tudták befolyásolni. Az első pontonokból álló hajóhíd 1767-re készült el Mária Terézia parancsára, méghozzá a Magyarország helytartójává kinevezett főherceg látogatása alkalmából. Ez a híd lett a Pestet és Budát összekötő állandó hajóhíd elődje. Az ezt követő évtizedekben tél végétől a következő fagyos időszak beálltáig hajóhidat építettek, amelyet folyamatosan bővítették. 450 m hosszú és közel 10 m széles volt. Jégzajláskor repülőhidakon vagy hajókkal lehetett átkelni egyik oldalról a másikra.

2 A tanulmányban szereplő tényszerű információk forrásainak javát az irodalomjegyzékben feltüntetett munkák jelentik, külön nem történik rájuk hivatkozás a szövegben.

Igaz, erőteljes jegesedés idején ez a lehetőség is megszűnt. Viszont előfordultak olyan zord telek, amikor biztonságos vastagságúra duzzadt a Duna jege, ekkor „jéghidakon", tehát homokkal és szalmával felszórt jégfelszínen lehetett gyalogosan átkelni. Olykor még közvilágítást is kapott ez a keskeny ösvény. József nádor esküvőjére is átsétált a pesti lakosság a túloldalra, az esemény közben azonban elkezdett zajlani a jég és ott ragadtak. Az 1790-es országgyűlésre még tartósabb hajóhidat építettek, amely a Lánchíd átadásáig biztosította az átkelést. Ezen a híd-on vitte vissza a forradalmi tömeg a Budán kiszabadított Táncsics Mihály kocsiját 1848. március 15-én, illetve szeptember 28-án az ország ideiglenes nádorává kinevezett Lambert Ferenc Fülöp főherceget itt szúrta le a feldühödött tömeg. Bosszúból egy évvel később az építés alatt álló első állandó kőhídon, a Lánchídon elraktározott puskaport egy osztrák ezredes begyújtotta, és a félkész útpálya 25 méter hosszan leomlott.

Széchenyi lánchíd

> Mennyi nemesség van a Lánchídban, milyen előkelő hallgatagság, gőgös szerénység, bájos könnyelműség és ódon mélabú! Valahogy végérvényes, mint minden nagy alkotás, az ember úgy érzi: igen, ez az, egy hídnak ilyennek kell lennie. [...] A Lánchíd nem avul el soha, klasszikus, olyan, mint Arany János.
>
> (Szerb Antal: *A százéves Lánchíd*)[3]

A főváros legfontosabb, legemblematikusabb, legrégibb városképi jelentőségű hídja. A folyóból bástyaként kiemelkedő, diadalívekre hasonlító zömök, tekintélyt parancsoló pilonjai a városközpont világhíres szimbólumai.

Nem csupán Budapest, hanem a Regensburg alatti 2400 km hosszú folyószakasz legrégibb állandó kőhídja (háromnyílásos, kőpilléres függőhíd). Széchenyi Istvánt a zajló jégtáblák megakadályozták abban, hogy 1820-ban édesapja bécsi temetésén részt vehessen. Elkeseredett dühében fogalmazta meg magában, hogy hidat fog építtetni Buda és Pest között, amelyre egyévnyi jövedelmét felajánlja. Így az ő kezdeményezésére és a báró Sina György szervezte adományozásból kezdődött a klasszicista stílusú, 380 m hosszú híd tervezése, majd kivitelezése. Úgyszintén Sina alapította meg a Lánchíd Részvénytársaságot, aki a hídépítésért anyagilag felelt. Ezenkívül a Magyar Állam és a Részvénytársaság között aláírt szerződésben kikötötték, hogy a hídtól egy-egy mérföldes távolságra 87 évig új híd nem épülhet, valamint az áthaladásért

3 Elektronikus forrás: https://mek.oszk.hu/15000/15037/15037.htm#45

– a nemeseknek is! – vámot kell fizetni. Így nem csupán mestermű volt, hanem a köztehervisélés meghatározó szimbóluma is. Három kikötést határoztak meg az építtetők: (1) minél kevesebb mederpillért készítsenek (a boltozott hidakat elejétől kezdve elvetették), (2) kapjon kifogástalan alapozást és (3) ne a Gellért-heggyel szemben épüljön (a másik javasolt helyszín a mai Erzsébet híd helye volt, ezt is elvetették). Állandó kőhíd híján az országban nem ismertek tapasztalt hídépítő mérnököt, így a Lánchidat az angol William Tierney Clark tervezte, akinek nevéhez a Temze fölött átívelő első függőhíd megalkotása (egyben a világ egyik legrégibb függőhídja) is kapcsolódik. Az építkezés felügyeletéért az akkor még csak 27 éves, skót származású Adam Clarcot bízták meg, aki előtte a Duna magyarországi szakaszának szabályozásában is jelentős feladatokat vállalt. A híd építése 1839-ben indult, és pontosan egy évtizedet vett igénybe. Mintául a Temzét átszelő Hammersmith híd szolgált, amely szerkezeti egységével, esztétikai minőségével, monumentalitásával elbűvölte az 1832-ben Angliában látogatást tett Széchenyit.

Az építkezés kezdetén a hídfők és pillérek helyén több ezer, 20–34 méter hosszú fenyőfából készült cölöpöt kellett a mederaljzatba verni, amelyen párhuzamosan 800 ember dolgozott. Ezek a mai napig megtalálhatók a Duna medrében. A Lánchíd első alapgödre 1842 augusztusára készült el. (Az alapkőletételi ceremóniát Barabás Miklós festette meg 1864-ben.) A másik látványos építési szakasz az Angliából a Duna–Majna–Rajna-csatornán leúsztatott, vaslemezkötegekből álló láncok helyreillesztése volt. A hídfőknél kialakított föld alatti betonkamrákba horgonyozták az egyik végét, a másikat a parton álló gőzgép emelte a hídpillér tetejéig. Három és fél hónap alatt csaknem végeztek a munkálatokkal, ekkor azonban az egyik láncszem elszakadt, a vaslánc rázuhant az úszóállványra, az beleesett a Dunába, rajta a munkálatokat figyelő emberekkel – köztük Széchenyivel – együtt.

A szabadságharc idején lelassult a híd építése, ugyanis hol az egyik, hol a másik fél kívánta átjárhatatlanná tenni, hogy az ellenséges csapatok vonulását akadályozza. Később ágyúzták is a hidat, sőt, felrobbantásának és felgyújtásának terveit is kidolgozták. A híd mindettől függetlenül megmaradt, és folytatódtak a munkálatok. A hivatalos átadás előtt már zajlott forgalom, például a Szent Koronát ezen keresztül szállították a Debrecen felé tartó vonathoz. Sőt, hivatalos személyek és a katonaság is használhatta. 1849 pünkösdjén pedig bárki gyalogszerrel áthaladhatott a hídtesten.

1849. november 20-án avatták fel hivatalosan a Lánchidat, amelyen – megalázó gesztusként – Haynau (aki előtte másfél hónappal engedélyezte az aradi vértanúk kivégzését) kelt át először. Az átadás ünnepi hangulat nélkül zajlott, hivatalos beszéd sem hangzott el. Az 1850-es évek elejétől kezdve hozzáfogtak

a rakpartok építéséhez, ám a ma is látható árvízvédelmi rendszer megvalósítása igazi lendületet csak az 1872-es egyesülést követően kapott. A forgalom gyors növekedése és a híd túlterhelése miatt 1876-ban, a Margit híd átadása után a teherforgalom nagy részét arra terelték rá. A fél évszázadig nem hivatalosan „lánchídnak" nevezett építmény 1899-ben kapta meg hivatalos nevét Széchenyi István után – igaz, azóta sem sikerült a köztudatba integrálni ezt a nevet, maradt Lánchíd. A sors fintora, hogy Széchenyi István nem láthatta a kész hidat, az építkezések befejezésekor már a döblingi elmegyógyintézetben kezelték.

A hídtól elválaszthatatlan alkotások a hídfőket szigorúan őrző oroszlánszobrok. Ezek az állatok a hatalom és a bátorság szimbólumai, amelyek a 19. század második felében már dinamikusan fejlődő Budapest erejét, európai városhálózaton belüli jelentőségnövekedését is jelképezik. Elhíresült urbánus legenda, miszerint az oroszlánok nyelveit elfelejtette kifaragni a szobrászművész, Marchalkó János. Való igaz, ha az utcaszintről tekintünk fel, nyelv nélküli ragadozóknak tűnnek, ám szemből már láthatóak a nyelvek. Ugyanígy hamis az a pletyka is, hogy a szobrász öngyilkos lett, miután világgá kürtölték, milyen súlyos szakmai hibát vétett. Erre dühében azt üzente a rossz hír keltőjének, hogy „Úgy legyen nyelve a te feleségednek, mint az én oroszlánjaimnak, akkor jaj neked!".

A 20. század elején a növekvő forgalom következtében tarthatatlanná és fokozottan veszélyessé vált a híd lengése. Emiatt a teljes vasszerkezetet lecserélték, viszont esztétikai okokból a hídpillérek és hídfők látható részeit változatlanul hagyták. 1914–1915 és 1919–1920 között is lezárták a hidat felújítások miatt. Nem sokkal később, 1924-ben a főváros egyik első autóbuszvonala is itt haladt át (a Vörösmarty teret és Krisztinavárost kötötte össze). 1945-ben a budapesti hidak közül utolsókként az Erzsébet és Lánchidat robbantották fel. Két évig ágaskodtak a pilonok torzói a folyóban, míg 1947-ben létrehozták a Lánchíd Bizottságot, és gyűjtést szerveztek a felújítás anyagi fedezetének megteremtéséhez. Az Első Hároméves Népgazdasági Terv 20 hónapja alatt el is készült az átkelő, ugyanis belföldről és külföldről is meglepő gyorsasággal érkeztek felajánlások. A rekonstrukció során a pillérkapukat kiszélesítették, a vámházakat viszont nem építették fel ismételten, helyettük nagyobb méretű hídfőtereket alakítottak ki. A régi-új hidat pontosan 100 évvel az eredeti átadásának évfordulóján, 1949. november 20-án avatták fel. 1986 és 1988 között ismét felújították, ekkor kapta meg a mai napig ikonikus, az éjszakai budapesti városképen meghatározó jelentőségű díszkivilágítását. Ez kihangsúlyozza a lánchídjelleget, valamint a klasszicista stílusú kapuzatok tetejét díszítő koronázópárkányokat, a közepén lévő címert és az alatta elhelyezett tátott szájú, mérges tekintetű oroszlánfejeket. A Lánchíd látványa elválaszthatatlan Budapesttől, nem véletlenül a legtöbbet fotózott attrakció.

Margit-híd

A kártya nem „fest", – a fiúnak
Vérgyöngy izzad ki homlokán.
Tét elveszett!... ő vándorútnak
– Most már remény nélkül, magán –
Indúl a késő éjtszakán.
Előtte a folyam, az új hid,
Még rajta zászlók lengenek:
Ma szentelé föl a komoly hit,
S vidám zenével körmenet:
Nyeré „Szűz-Szent-Margit" nevet.
(Arany János: *Híd-avatás*)[4]

Bölcsességet, gazdagságot, tudást szimbolizáló sárga színe, az útpálya megtörése és a hozzáépített szárnyhíd miatt formabontó jellege következtében unikális a budapesti Duna-hidak között. Visszafogott, a tőle délre elhelyezkedő átkelőkkel ellentétben nem tornyosul a fővárosi épületek fölé, nem versenyez a szomszédságában lévő, a Duna-parti látványt évszázada uraló Parlement épületével.

A Lánchíd gazdaságpolitikai sikerei indokolttá tették újabb átjáró építését Buda és Pest között. Viszont problémát okozott a Lánchíd jogi státusza, amelyet rendezni kellett. A hidat magánvállalkozás keretében építették, és a szerződésben kikötötték, hogy közel kilenc évtizedig északra és délre 8 km-es szakaszon nem épülhet átjáró, ugyanis a Lánchídon történő áthaladás után szedett vámbevételekből fedezték – utólag – annak építési költségeit. Azonban Buda és Pest dinamizálódó ipari és kulturális fejlődése elengedhetetlenné tette, hogy a Lánchidat az állam megvásárolja, a környezetére vonatkozó építési korlátozásokat visszavonja, és szabad utat engedjen új átjáró elkészítéséhez. Eleinte parázs vita folyt, hogy a Fővám téri (ma Szabadság) hidat vagy, a Nagykörút meghosszabbításaként, a Margit hidat építsék meg. Végül utóbbira esett a választás. Különlegessége, hogy a már jogilag is egyesített Budapest első állandó kőhídja lett, ugyanis 1872-ben kezdtek hozzá a munkálatokhoz, és 1876-ra készült el. A Margit híd nevet az egykoron Nyulak-szigetének, majd Urak-szigetének, majd Budai-szigetnek hívott szárazulaton álló, a Domonkos-rendiek által alapított apácazárdában élt Árpádházi Szent Margitról kapta. (Hangsúlyozandó, hogy ez az egyetlen budapesti Duna-híd, amelynek a nevét avatása óta nem változtatták meg.) A tervpályázatra beérkezett munkák közül

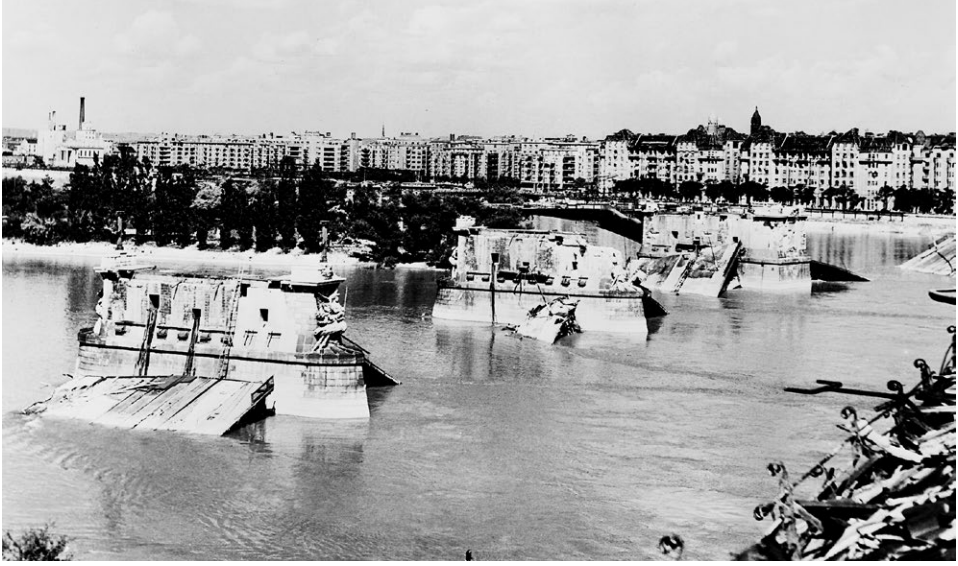
4 Elektronikus forrás: http://arany.btk.mta.hu/versek/hid-avatas-megjelenes

Ernst Gouin francia mérnök művét választották, aki mindkét rakpart felől három-három, a Margitsziget felé növekvő támaszközű nyílással rendelkező, historizáló, francia stílusú hidat tervezett. Az ő nevéhez fűződik a híd struktúrájára és díszítésére (még színére is) kísértetiesen hasonlító Rue du Rocher híd, Párizsban. Gouin 19. századi francia építészetben betöltött szerepét bizonyítja, hogy neve felkerült az Eiffel-torony négy homlokzatának peremén arany betűkkel feltüntetett 72 tudós névtáblái közé. A Margit híd 608 méter hosszú, és érdekessége, hogy a Margitsziget felé megtörik tengelye, így a folyóban lévő pillérek tökéletesen párhuzamosak a két egyenlő szélességű ágra szakadt folyó sodorvonalával. A margitszigeti szárnyhidat negyed évszázaddal később építették hozzá, addig a szigetet csónakkal lehetett megközelíteni. (Közben a Margitszigethez hozzákapcsolták a tőle délre elhelyezkedő homokzátonyt, az ún. Felső-szigetet, a 19. századi fővárosi festők kedvelt alkotóhelyszínét, így kapta meg ikonikus „orsó" alakját.) Az átkelőt a hatalmas igénybevétel miatt az 1930-as évek közepén déli irányban kiszélesítették, ekkor került a villamospálya a mai helyére. Sőt, a híd kétszintesre átépítésének ötlete is felmerült, azonban nehezen illeszkedett volna a városi tájba, így ezt elvetették. A Margit híd az egyetlen, amelynek pesti szárnya még a főváros ostroma előtt, 1944. november 4-én, a délutáni csúcsforgalom idején robbant fel.

A tragédia oka, hogy az épp előkészített dinamittöltetek robbanófejeit vagy egy hibás vezetékből szivárgó gáz, vagy egy eldobott cigaretta, vagy a híd alatt elhaladó hajóból származó szikra begyújtotta, és elindult a detonációsorozat. Egyes feltevések szerint a leomláshoz vezető folyamatot a hídszerkezet anyagának fáradása és megroppanása indította el. A balesetben a német utászokon kívül jóval több mint száz magyar állampolgár vesztette életét. (A pontos szám máig nem ismert.) Ezt a katasztrófát tehát véletlen hiba idézte elő. Az igazsághoz tartozik, hogy 1945 januárjában, amikor a visszavonuló német csapatok az összes Duna-hidat felrobbantották, a Margit híd fennmaradó darabjait sem kímélték: másodszor – ekkor már akarattal – sújtotta robbanás a hidat. Néhány héttel később a forgalom biztosítása érdekében cölöphidat építettek, ám a téli jégzajlás elpusztította azt. Ezután masszívabb pontonhíd segítette az átkelést, ezt Mancinak hívták. 1948-ra sikerült végezni a helyreállítással, ekkor még inkább kiszélesítették a Margit hidat, sőt az ívmagasságon is növeltek.

A hídpillérek homlokzatait monumentális (6×4 m), szárnyas istenalakok (női és férfi) díszítik. Ezek az erő allegóriái. Hogy pontosan kiket ábrázolnak a szobrok, nem tudni. A női alakban egyrészt Niké istennőt, a művészetekben, a háborúkban vagy sportban elért győzelem szimbolikus alakját, másrészt a Duna női megszemélyesítőjét vélik felfedezni. A középpillérnél, a híd szimmetriatengelyét két obeliszk és egy Szent Korona díszíti. Az eredeti koronát 1946-ban a Dunába

döntötték, és közel hat évtizeddel később került elő. Jelenleg a Közlekedési Múzeum Tatai úti telephelyén, a hídkertben látható.



1. ábra. A II. világháborúban felrobbantott Margit híd maradványa (1945) (Forrás: Fortepan. Képszám: 204107. https://fortepan.hu/hu/photos/?id=204107)

2009 és 2011 között a hidat felújították. Az útpálya alatt a háború előtti állapotot állították helyre, így az X-alakú kereszttartók ismételten kis Eiffel-tornyokra hasonlítanak. Sőt, ha a Margitszigeten lesétálunk a szárnyhíd végződéséhez, kissé torz alakban, de kirajzolódik a teljes Eiffel-torony. A hídon lévő öntöttvas díszoszlopok pedig a párizsi Concorde tér lámpatesteit juttathatják eszünkbe. Irodalomtörténeti érdekesség, hogy az 1876-os átadást követő évben a hídról egy férfi a Dunába vetette magát. Az újságban is megírt öngyilkosság inspirálta Arany Jánost, hogy *Híd-avatás* című versét megírja. Egyébként ezekben az években feltűnően sokan választották a Lánchidat és Margit hidat, hogy onnan leugorva váljanak meg életüktől. Erről így írt a Fővárosi Lapok 1877-ben: „A Duna két hídjáról oly sűrűen ugrálnak a Dunába, hogy valóban őrcsónakokat kéne éjjel-nappal ott tartani, a kétségbeesettek megmentésére”.

Szabadság híd

Szecessziós stílusú, gazdagon díszített híd, amelynek pilonjai katedrálisok karcsú tornyait juttatják eszünkbe. Színe harmonizál a mellette magasodó Gellért-hegy

zöldjével, valamint a Gellért fürdő kupoláival. A híd tetejét uraló, szárnyait feszesen széttáró, aranygömbön álló kerecsensólyom-szobrok a hídon áthaladók tekintetét az ég felé vonzzák, majd rögvest a mögötte lévő Szabadság-szobor pálmaágat tartó nőalakjára irányítják.

A Lánchídon és Margit hídon történő áthaladás után fizetett hídvámokból befolyó tetemes összegeknek köszönhetően 1893-ban két híd építését rendelték el: az Eskü tériét (Erzsébet híd) és a Fővám tériét. Utóbbit azért tekintették stratégiai jelentőségűnek, mert az Erzsébet hídra csak a Belvároson keresztül lehetett felhajtani, ami nem alkalmas a fővároson áthaladó, egyre növekvő teherforgalom közvetítésére.

2. ábra. Az épülő Ferenc József (jelenleg Szabadság) híd, háttérben a Citadellával (1900) (Forrás: Fortepan. Képszám: https://fortepan.hu/hu/photos/?id=204236)

Fővárosunk harmadik legidősebb, a szecesszió stílusjegyeit magán viselő közúti hídját mindössze kétévnyi építkezést követően, 1896-ban adták át. Mivel a Millennium évében történt, olyan országosan, sőt nemzetközileg ismert épületekkel és építményekkel párhuzamosan készült el, mint a Műcsarnok, az Iparművészeti Múzeum, a Vígszínház, a Parlament kupolája és a kontinens első földalatti vasútja. 334 méteres hosszával a főváros legrövidebb, egyben legdíszesebb hídja. Egyediségét a hídtartó oszlopok tetején elhelyezett

kerecsensólymok (turulok) adják. A madár ősi szimbólum: a szabadság, a győzelem, a siker, a gyorsaság, a precizitás jelképe. A híd méretei is figyelemre méltók: pilonjai pontosan a Hősök terén lévő Gábriel arkangyal szobor magasságával megegyezők (36 m). Vázszerkezetének stílusa hasonlít az esztergomi Mária Valéria hídra, a szolnoki Tisza-hídra, valamint a komáromi Erzsébet hídra, sőt némiképp a Keleti pályaudvar és az Operaház tetőszerkezetére is. Nem véletlen, hiszen mindezek tervezése a kor kiemelkedő tehetségű mérnöke, Feketeházy János nevéhez kötődik. A Lánchíd esztétikai értékét figyelembe véve, ahhoz hasonlatos általános körvonalakat kapott a híd. Eredetileg Ferenc József császárról nevezték el, aki a megnyitón személyesen is részt vett, sőt az utolsó ezüst szegecset maga verte be. Az összes budapesti Duna-hídhoz hasonlatosan az átjárót 1945 januárjában megsemmisítették, viszont ezt állították helyre leggyorsabban, egy év alatt, ugyanis mind közül a legkevésbé sérült meg. A felrobbantást követően dereglyéken nyugvó pontonhíd biztosította az átkelést 1946 januárjáig, amikor is a jégzajlás elsodorta a híd darabjait, amelyek a lágymányosi Duna-parton halmozódtak fel. Mivel a félállandó Kossuth híd átadására még 8 napot kellett várni, így január 10. és 18. között senki nem tudott átkelni a Dunán. Aztán 1946. augusztus 20-án átadták az új hidat, az Osztrák–Magyar Monarchia időszakára emlékeztető nevet ideológiai tisztogatás okán megváltoztatták. Az újjáépítéshez felhasználták a megmaradt elemeket, valamint a hídroncsdarabokat. A korlátok egyszerűbbek lettek (viszont a 2007–2008-as felújításkor az eredetieket állították helyre), az eredeti zöld szín helyett pedig szürkéskékre festették, ugyanis a háború után nem tudtak elegendő mennyiségben zöld festéket beszerezni.

A budapesti hidakon való áthaladáskor 1918-ig vámot kellett fizetni. A vámot az erre a célra épített házakban szedték. Minden dunai átjárónál álltak a hidak építészeti stílusával összhangban lévő házacskák, ám a II. világháborúban a hidak felrobbantásakor ezek is elpusztultak. Kivéve a Szabadság hidat, amelynek pesti hídfőjénél mai napig láthatók.

Izgalmas új alkotás Kolodko Mihály 2021-ben elkészült miniszobra, amely Ferenc Józsefet ábrázolja a híd korlátján, egy függőágyban pihenve. A császár megjelenítésével a művész célja a híd múltjának és jelenének összekapcsolása, míg a függőágy a „Szabihíd" kezdeményezésre utal. Ennek keretében kulturális programokat szerveznek a hídon, amelyet egyes napokon a gépjárműforgalom elől elzárnak, így csak a gyalogosok és kerékpárosok használhatják, ezáltal közelebb hozva mindennapjaikhoz akár az építményt, akár a folyamot. Ezzel összefüggésben, a Szabadság híd gépjárműforgalom előli végleges lezárása évtizedes törekvés. Léteztek is tervek, melyek értelmében a 4-es metró megépülte után gyalogoshíddá alakították volna a hidat. Ez mindeddig nem valósult meg.

Erzsébet híd

Egy hídon mentem át, az Izvoron.
Furcsa hidacska volt:
Két szál fenyő,
Csak úgy, egymásba róva,
Az Izvor lent dalolt.
Egy percre én akkor megálltam ott,
Behúnytam a szemem,
Hallgattam, hogy az Izvor mit dalol,-
S egy látást láttam:
A Dunát láttam messze, valahol,
S az Erzsébet-híd ércpilléreit.
(Reményik Sándor: *Hidak*)[5]

A környékén lévő 19. század végi épületek magasságát meghaladó, karcsúsága, légiessége miatt mégsem tolakodó, a városi tájba ideálisan illeszkedő híd. Makulátlan fehérsége látványos kontrasztot képez egyrészt a Gellért-hegy meredek oldalait borító zöld színnel, másrészt a Duna erőteljes kékjével, szürkéjével.

A mai híd elődje, egy acélszerkezetű, szecessziós stílusú lánchíd építéséről 1893-ban hoztak határozatot, a Ferenc József híddal (Szabadság híd) egy időben. Ekkoriban Eskü téri hídnak nevezték, és megalkotásához 1898-ban kezdtek hozzá. Mivel ebben az évben gyilkolták meg Erzsébet királynét Genfben, így a monumentális dunai átkelő az ő nevét kapta. A névadás abban az értelemben is szimbolikus, hogy a vele időben és térben párhuzamosan épített, mai Szabadság hidat férjéről, az osztrák császárról nevezték el. Az 1903-ra elkészült Erzsébet híd évtizedeken keresztül a főváros leghosszabbja volt, amelynek különlegessége, hogy folyómederben lévő pillérek nélkül íveli át a csaknem 300 méteres szélességet, így 23 évig a világ legnagyobb nyílású lánchídjaként tekintettek rá. Egyediségét az is alátámasztja, hogy az első Duna-híd, amelyet csak magyar mérnökök terveztek, és csak magyar vállalatok kiviteleztek. Az Erzsébet híd az egyetlen fővárosi átkelő, amelyet a II. világháború végén, 1945-ben történt felrobbantása után nem építettek újjá, hanem helyén teljesen új híd épült. Úgyszintén ez az egyetlen híd, amelynek a robbantás után megmaradt az egyik (pesti oldali) pilonja, ezt – háborús borzalmak mementójaként – 1960-ig megőrizték. A híd eredeti helyszínen, valamint eredeti stílusban és szerkezetben történő újjáépítéséről hosszasan vitáztak. Végül az 1950-es évek végén döntöttek Sávoly Pál terve mellett, aki modern külsejű, hófehér színű, egyszerű szerkezetű, ám az eredeti pilléreket felhasználó átjárót tervezett.

5 Elektronikus forrás: https://mek.oszk.hu/01000/01052/html/vers03.htm#23

Az elődhídból csupán a pillérek és a pilonokat tartó saruk maradtak meg a jelenkornak. Elkészülte után a város egyik legfontosabb építménye lett. A városközponti Duna-szakasz legmagasabb pilonjaival rendelkezik (39 m). Ehhez a köln-mülheimi Rajna-hidat hosszasan tanulmányozták, ugyanis ahhoz külsőleg és struktúráját tekintve szinte tökéletesen azonosat építettek. Igaz, a budapesti hatvan méterrel hosszabb lett. Az új Erzsébet híd szélessége 10 méterrel haladta meg elődjét, közepén pedig a város rendkívül nagy forgalmú villamosjáratai közlekedtek. Ezek rövid időn belül károsodást okoztak a lemezekben, így a kettes metró 1972-es átadása után a villamosjáratokat megszüntették, s helyükön forgalmi sávokat alakítottak ki. A híd 2009 óta kap díszkivilágítást, amely nemzetközileg elismert japán tervezőnő, Isii Motoko ötlete alapján készült el, fele japán és fele magyar finanszírozással. Városi legenda, hogy a híd építésekor Pest egyik legöregebb temploma, a belvárosi plébániatemplom útban volt, így arrébb kellett tolni. Az állítás addig igaz, hogy felvetődött az épület sínekre helyezésének és eltolásának ötlete, viszont a bonyodalmas áthelyezés miatt egyszerűbbnek látták a híd tengelyét a templomhoz igazítani, és a levezető utakat az épület mellett elvezetni. Azonban a régi pesti városháza épületét le kellett bontani, hogy a Rákóczi úttal való összeköttetést megoldják.

3. ábra. A régi Erzsébet híd (1941) (Forrás: Fortepan. Képszám: 10064. https://fortepan.hu/hu/photos/?id=10064)

Petőfi híd

Visszafogottan díszített, szerény, a városközponti Duna-szakasz százéves hídjai által uralt panorámának szabad utat engedő híd. Nem látványos, nem emblematikus, viszont közlekedési szempontból stratégiai jelentőségű, helyettesíthetetlen átkelő.

Az eredetileg sötétkék színűre festett, 378 méter hosszú építményt 1937-ben adták át Horthy Miklós híd néven. Formája, külleme, városképbe illeszkedése, alsópályás gerendaszerkezetes jellege miatt eltér a tőle északra elhelyezkedő felsőpályás építményektől. Erre a puritánságra főként azért volt szükség, hogy a hídon áthaladók szeme elé akadálytalanul táruljon a városközpont látványa a Gellért-heggyel, a szecessziós stílusú Szabadság és Erzsébet híddal, valamint a pesti rakpart épületeivel. A Petőfi híd munkálatait 1933-ban kezdték. Médiatörténeti kuriózum, hogy a pillérek építése során a Duna fenekére süllyesztett légnyomásos keszonból a Magyar Rádió riportere élő helyszíni közvetítést adott. A 20. század folyamán először 1937. szeptember 12-én adták át a hidat, amely lehetővé tette a Boráros (anno Fa) tér és Lágymányos közötti villamospályák kiépítését, javítva a városközponttól délre lévő kerületek elérhetőségét és kapcsolódásukat. A kocsipályát, a már meglévő hidakhoz hasonlóan, vaslemezekre helyezett fakockákkal borították. Ez a maihoz képest keskenyebb volt, ugyanis kerékpárutat és szélesebb járdákat is kialakítottak. A híd budai hídfőjénél készült el a Császári és Királyi Haditengerészet, valamint a világháború hősi halottjai tiszteletére épített emlékmű. A 22 méteres vasbeton talapzaton a fiumei világítótorony 30 méteres, kicsinyített mása állt, lábánál kétalakos bronz szoborcsoporttal. A városképi jelentőségű alkotás azért említésre méltó, mert a híd az egyik legjellegtelenebb, látványos díszítést nélkülöző dunai átkelő, a torony viszont megkülönböztethetővé és ikonikussá változtatta nem csupán az átkelőt, hanem a 70-80 éve még beépítetlen lágymányosi városrészt is. A hidat az emlékművel együtt 1945 januárjában felrobbantották. Később a pillérroncsokra hajóhidat, végül északabbra pontonhidat építettek, hogy a személyszállítást megoldják. Mindeközben a jégzajlás és árvízveszély miatt gyorsan el kellett távolítani a Duna vizébe szakadt roncsokat, ezeket a partokon ideiglenesen kialakított hídműhelyekben tárolták. A világháború után a híd egykori nevét is kerülték, helyette Boráros téri hídként emlegették. Mind a híd építésének kezdete, mind újjáépítése is éveket késett az Árpád híd miatt, ugyanis egyrészt a II. világháború előtt annak építési előkészületeit tartották fontosabbnak, másrészt a II. világháború folyamán az Árpád híd nem sérült meg, mivel el sem készült, így a félkész hidat olcsóbb és egyszerűbb volt befejezni. A híd visszaépítésével 1952-re készültek el, szürke színű festést kapott, és Petőfi Sándorról nevezték el. Kiszélesítették, és biztonságosabb, szélesebb kerékpársávokat alakítottak ki. (Igaz, kihasználtság hiányában a ’80-as években ezeket megszüntették és átadták az autósforgalomnak.)

4. ábra. A Horthy Miklós (jelenleg Petőfi) híd a fiumiei világítótorony másával (1940) (Forrás: Fortepan. Képszám: 174350. https://fortepan.hu/hu/photos/?id=174350)

Árpád híd

Puritán díszítettségű, tágas, mértéktartó, modern kialakítású híd. Olyan, mint egy ünnepélyes, hatalmas kapu, amelyen belépve az ide érkező elé tárul a főváros sűrűn beépített, emblematikus épületekkel tagolt látványa.

Először 1903-ban tervezték el az akkor még Óbudai hídnak nevezett folyami átkelő építését, ám a tervpályázat kiírására 1929-ig várni kellett. Bonyodalmat okozott ugyanis, hogy a Duna itt négy ágra szakad, emiatt el kellett dönteni, hogy az új, közel egy kilométeres híd egyenes vonalban, vagy a Margit hídhoz hasonlatosan,

megtörve haladjon. Ha az utóbbi megoldást választják, többszörösen meg kellett volna változtatni a hídpálya irányát, amely mind esztétikai, mind biztonsági szempontokat figyelembe véve problematikus. A helyszín különlegessége, hogy már a római korban állt itt cölöphíd, amely *Aquincum*ot, a jelenlegi Hajógyári-szigeten álló Hadrianus-villát és a túloldalon lévő Transaquincum erődöt kötötte össze. Tehát stratégiai jelentősége kétezer éve érvényes. Az 1930-as években bizonyossá vált a hídépítés kezdete, ám a helyszín tekintetében a bizonytalanság is érzékelhető volt. Léteztek gondolatkísérletek, ezek alapján a Margitszigettől távolabb, kb. 80 méterre északra, a Margit hídhoz kísértetiesen hasonlító, akár tükörképének is beillő hídról szóltak. Ebben az esetben a szigetet szárnyhíd kötötte volna össze az Árpád híddal. Végül elvetették ezt a tervet. Aztán 1939-ben tevőlegesen is hozzákezdtek a 928 méter hosszú híd építéséhez, ám a II. világháború félbeszakította azt. Ekkor még csak a pillérek, a hídfők és néhány áthidalás állt. Szerencsére, ugyanis a hídtorzót nem robbantották fel Budapest ostroma idején – igaz, a robbanóanyagot elhelyezték az építmény több pontján. A háború után néhány évnyi csúszással, 1948-ban folytatódhattak a munkálatok. Érdekesség, hogy a híd tervezésekor és az építkezés kezdő időpontja tekintetében is évtizedekig versenyzett a Petőfi híddal (sőt, alul is maradt), mégis annak felrobbantása következtében az újjáépítése drágább volt, és később indult el, mint a már félkész állapotban lévő Árpád hídé. 1950-ben, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom napján, november 7-én adták át a forgalomnak, és a Sztálin híd nevet kapta. Ezt 1956-ban a mai névre, Árpád hídra változtatták, ugyanis a legenda szerint a közelben található Árpád fejedelem sírja. Az eredeti tervek szerint közel 30 méter széles hidat kellett volna építeni, ám pénzhiány miatt ennek fele valósult meg. Az északi vasúti összekötő híd háborút követő újjáépítéséig a maihoz képest csupán harmad akkora szélességű Árpád híd villamosvágányain vonatok (főként teherforgalom számára) is közlekedtek. 1980 és 1984 között a hidat három-három sávosra bővítették, ám nem úgy, mint a Margit hidat, tehát nem megtoldották az útpályát, hanem az eredeti híd mindkét oldalára két új hidat építettek. Ez adja az Árpád híd egyediségét, így lett Budapest és az ország leghosszabb és legnagyobb forgalmú közúti hídja az elkövetkező hat évtizedre. Ezt a pozíciót 2007-ben veszítette el a dunaújvárosi Pentele híd elkészültével, míg a fővárosi első helyezést 2008-ban, ekkor adták át a forgalomnak az 1861 méter hosszú Megyeri hidat.

Rákóczi híd

Élénkvörös színével, futurisztikus kialakítású karcsú pilonjaival, az oszlopok tetejét uraló, gépmadárra emlékeztető világítótestjeivel kitűnő harmóniában áll a környezetében lévő dél-budapesti modern épületekkel. Szimbóluma a város

rendszerváltozás utáni fejlődésének, illetőleg remek versenytársa a 19. században épült, a városi tájat vertikálisan uraló városközponti hidaknak.

1992 és 1995 között épült a második legújabb, 495 méter hosszúságú fővárosi Duna-híd. Ez az első folyami átjáró, amely nem személyről, hanem földrajzi elhelyezkedése után kapta nevét. Eredetileg Lágymányosi hídnak hívták, igaz számos egyéb nevet is versenyeztettek: Szent István, Szent László, Mátyás király, Kossuth Lajos, Latinovits Zoltán, Béke. Annak okán, hogy közvetlenül mögötte található a déli Összekötő vasúti híd, tervezéskor fontos szempontnak tekintették, hogy az új átjáró tökéletesen illeszkedjen annak tömegéhez és pillérjeihez. A híd építéséről már az 1800-as évek végén szó esett, majd a II. világháborút követő évtizedekben az észak-magyarországi és dunántúli iparvidékek között megerősödött személy- és teherforgalom, az M1–M7 közös szakaszának 1964-es átadása, ezután az M7-es autópálya Zamárdiig történt kiépítése egyre sürgetőbbé tette. Elkészültéig a tranzitforgalom döntően a Petőfi hidat használta, annak kapacitása azonban nem volt elégséges. Az Árpád híd és a Hungária körgyűrű 1984-re befejezett kiszélesítése, valamint a városközponti utak és hidak tehermentesítése elengedhetetlenné tette az Árpád hídhoz hasonló kapacitású híd építését a Duna fővárosi szakaszának déli részén, amely a pesti külső körút forgalmának átvezetését is biztosítja. Az 1995-re, majd 1996-ra tervezett budapesti világkiállítás egyaránt indokolta egy déli folyami átkelő szükségességét, sőt a fővárosi barna- és zöldmezős fejlesztések jelentős célterepeivé váló lágymányosi és ferencvárosi területek összekötése is fontos motivációként szolgált. Az Expóról végül 1994-ben lemondtak, de a híd ettől függetlenül elkészült. Az építmény érdekessége egyrészt a tőle északabbra elhelyezkedő hidaktól merőben eltérő, feltűnő, merészen piros-vörös festés és a 35 méter magas pilonoszlopok tetején lévő – akkor a világon egyedülállónak számító – tükrös-reflektoros világítás. 2011-ben nevezték át Rákóczi hídra, 2015-ben pedig a főváros egyik hiánypótló közösségi közlekedésfejlesztése keretében a Hungária körúti 1-es villamosvonalat meghosszabbították Újbudáig, majd az Etele térig. (Közel 19 km-es hosszával az ország leghosszabb villamosvonala lett.)

Összegzés

A Duna-hidak jelképek és műalkotások egyben. Budapest esetében jelképezik a városegyesítést, a városrészek közös fejlődését, az akadálytalan közlekedést, a haladást, a főváros erejét. Stratégiai jelentőségűek, elzárásukkal megbéníthatják Kelet-Közép-Európa egyik fontos nagyvárosának életét. A városlakók vagy ide látogatók percepciójában is megkerülhetetlenek. Első csókok, eljegyzések, szakítások, hosszú merengések, felemelően boldog és szomorú pillanatok

kapcsolódnak hozzájuk. A hidak monumentális jellegük ellenére kecsesek, szinte pehelysúlyúak, szabad utat engednek a folyami forgalomnak, integráns részei a városi tájnak, nem tolakodóak, harmóniában állnak a közelükben lévő ikonikus épületekkel.

Nemzetközi szintű urbanisztikai, építészeti és turisztikai jelentőségüket bizonyítja, hogy Magyarországról, Hollókővel együtt, elsőként került fel az UNESCO által alapított Világörökség Program helyszíneinek listájára a Szabadság és Margit híd közötti Duna-szakasz. Budapest hídjai monumentalitásukkal, változatos építészeti megoldásaikkal, a rajtuk elhelyezett jelképes díszítőelemekkel (például oroszlán, kerecsensólyom, Niké istennő) a győzelem, a siker, a hatalom szimbólumai. A 19-20. század fordulóján készült, a mostani városképet alapjaiban meghatározó épületek mellett az addig megvalósított folyami átkelők is bizonyították: Budapest jelentékeny metropolisszá fejlődött, helyet követelt magának az európai nagyvárosi térben, megkerülhetetlen gazdasági, politikai és kulturális szereplővé vált, s ezt a szerepkört azóta is erősíti.

Irodalomjegyzék

Arany J. (2017/1877): Híd avatás. In Arany J. (1883): *Arany János Kisebb költeményei*. Ráth Mór, Budapest. 416–420.

Domonkos Cs. (2020): 80 éve nevezték el a honfoglaló fejedelemről a tervezett Árpád hidat, amely az avatáskor mégis a Sztálin nevet kapta. *PestBuda*. 2020. február 25. https://pestbuda.hu/cikk/20200225_domonkos_csaba_80_eve_neveztek_el_a_honfoglalo_fejedelemrol_a_tervezett_arpad_hidat_amely_az_avataskor_megis_sztalin_nevet_kapta (Letöltés: 2022. 08. 03.)

Domonkos Cs. (2020): A budapesti hidak elveszett épületei: A vámszedőházak. *PestBuda*. 2020. augusztus 31. https://pestbuda.hu/cikk/20200831_a_budapesti_hidak_elveszett_epuletei_a_vamszedohazak (Letöltés: 2022. 08. 03.)

Domonkos Cs. (2020): 10 érdekesség a Petőfi hídról: Kerékpársáv is volt rajta az 1937-es megnyitásakor. *PestBuda*. 2020. május 8. https://pestbuda.hu/cikk/20200508_domonkos_csaba_10_erdekesseg_a_petofi_hidrol_kerekparsav_is_volt_rajta_az_1937_es_megnyitasakor (Letöltés: 2028. 08. 04.)

Domonkos Cs. (2021): Mit üzennek a budapesti Duna-hidak nevei? *PestBuda*. 2021. november 23. https://pestbuda.hu/cikk/20211123_mit_uzennek_a_budapesti_duna_hidak_nevei (Letöltés: 2022. 08. 03.)

Gáll I. (2005): *A budapesti Duna-hidak*. Hídépítő Rt., Budapest.

Iványi M. (1998): *Hídépítéstan. Acélszerkezetek*. Műegyetemi Kiadó, Budapest.

Király D. (2011): „Előttem a folyam, az új híd": A Margit híd története. *Heti Világgazdaság*. 2011. szeptember 19. https://hvg.hu/itthon/20110826_margit_hid_tortenete (Letöltés: 2022. 08. 04.)

Páll G. (1956): A budapesti hidak története. *Lánchíd füzetek 6*. Első Lánchíd Bt., Biri.

Reményik S. (1921): *Vadvizek zúgása*. Project Gutenberg (eBook) (2012). https://www.gutenberg.org/cache/epub/38465/pg38465-images.html (Letöltés: 2022. 08. 05.)

Surányi M. (2021): *Egyedül vagyunk*. Urbis Könyvkiadó Kft., Szentendre.

Szerb A. (2017/1961): A százéves Lánchíd. In Sík Cs. (szerk.): *A varázsló eltöri pálcáját*. Magyar Elektronikus Könyvtárért Egyesület, Budapest. https://mek.oszk.hu/15000/15037/15037.htm#45 (Letöltés: 2022. 08. 03.)

Tittel K. (2022): *A Duna kincsei*. Kolibri Kiadó, Budapest.

Tomsics E. (1993): Az elsüllyedt Belváros. *Budapesti Negyed* 1(2). https://epa.oszk.hu/00000/00003/00002/tomsics.htm (Letöltés: 2022. 08. 03.)

A helyi társadalom átalakulása Budapest elmúlt 150 évében

A helykötődés és hely szellemének kérdése a II. János Pál pápa tér és a Királyhágó tér környékének példáin

Balázs Bálint* – Alföldi György** – Dúll Andrea***

Bevezetés

Budapest nagyvárosi arcait ismerjük: a Duna két partján az egyes utcák, terek, városrészek jól elkülöníthetők, sajátosan budaiak vagy pestiek (vagyis *„budapestiek”*). A társadalomtudományok – környezetpszichológia, szociológia, településföldrajz, historiográfia – ezen helyek jellemzőit, nagyvárosi azonosságait, lokális különbözőségeit elemzik. Ezzel párhuzamosan az urbanisztika, a társadalmi, műszaki, művészeti diszciplínák határáról kiindulva azt kutatja, hogy a *„genius loci”*, azaz a „hely szelleme”, mennyiben alakítja az egyes térrészek jelenét és jövőjét. A tudomány (és döntéshozatal) számára örök kérdés, hogy a kialakult, „beállt” városi pozíciók, a településrészek népességmegtartó erejük szempontjából a kezdetektől predesztináltak-e. Vagy kérdezhetjük másképpen: a ma városrészei „törvényszerűen” alakultak-e olyanná, amilyennek jelenleg ismerjük azokat?

Pest és Buda a 18. század végétől az ország legjelentősebb települési együttese (Gerevich 1975). A tanulmány két szűkebb „belvárosi” terület példáján keresztül – egyet Pesten és egyet Budán kiválasztva – ragadja meg, hogy napjaink jól ismert identitásai hogyan alakulhattak ki. Az urbanisztika és a társadalomtudományok (geográfia, szociológia, környezetpszichológia) eszközei együttesen alkalmasak arra, hogy értelmezzük, az önálló településekből hogyan alakultak ki Budapest mint nagyváros egyes városrészei, hogyan oldódtak fel benne vagy tartották meg

* Balázs Bálint (PhD-hallgató), Eötvös Loránd Tudományegyetem.
** Alföldi György (DLA), Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem.
*** Dúll Andrea (DSc), Eötvös Loránd Tudományegyetem; Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem.

egyedi arcukat. Az elemzésben a történeti időszakok környezeti és társadalmi változásait területenként és időszakonként külön-külön vizsgáltuk. Az időben és térben elkülönülő helyzetek elemzései adják az alapjait mind a pszichológiában használatos helykötődésnek, mind a szociográfia és az urbanisztika által bevezetett „hely szelleme" fogalmaknak. A két terület eltérő fejlődése igazolja azt, hogy a gyökeres téri-társadalmi-környezeti szakaszos átalakulások nehezebben nyújtanak kötődést az ott élők számára, mint a folyamatosan, szinte önmagából növekedő változások.

A budapesti helyek átváltozásai

Budapest 150 éves évfordulójára készülő tanulmányunk a modern városban megjelenő lokalitással foglalkozik. Két fogalmat hív segítségül a lokalitás meghatározásában: a helykötődést és a hely szellemét. Ennek a kettőnek a viszonyában keresi két szűkebb budapesti terület – a pesti II János Pál pápa tér és a budai Királyhágó tér (Böszörményi út és környezete) – társadalmi és épített környezeti helyzetének alakulásában, kiemelten kortárs beszámolókra és történeti forrásmunkákra, leírásokra támaszkodva.

Számos tudományterület kutatja a helyi sajátosságokat, azok jellemzőit több nézőpontból írják le. A fizikai terek létrehozásával foglalkozó és az azt elemző urbanisztikában (építészet, tájépítészet, településépítészet) megjelenő „hely szelleme", valamint az emberek tulajdonságait kutató pszichológiában (közelebbről szociálpszichológiában, még közelebbről környezetpszichológiában) a „helykötődés" fogalmi rendszerei ebbe a diskurzusba simulnak bele, és izgalmas kapcsolódási felületet jelentenek a nagyvárosok értelmezésében. A terek (szomszédságok, körzetek, utcák) ugyanis a mindennapi életünk alakítói: sokéves tapasztalatunk, hogy míg egyes környékek nagy társadalmi átalakulások színterei, és mégsem tudnak lépést tartani a változó világ kihívásaival, addig más városrészek társadalmi státusza organikusan változik, szinte észrevétlenül haladva együtt a világgal.

A hely szelleme

Örök kérdés (és a mi két vizsgált esetünkben is igaz), hogy az egyes helyek „*geniusát*" a hely szelleme vagy a helyhez kötődő emberi cselekvés dominálja erősebben. Christian Norberg-Schultz a szellemet tartja elsődlegesnek, és „az abból kibontakozó, arra reagáló értelmes emberi cselekvést". Így persze inverz módon az emberi cselekvések között tesz különbséget, azokat értékeli, hiszen az „értelmes emberi cselekvés" az ő szubjektív tekintetéből ítél. Ha az alkotásból levesszük

a helyi viszonyok (időjárás, természeti környezet, technológia, társadalom stb.) kötöttségeit, akkor elég szűk cselekvési mező marad. Heidegger a gondolat elsődlegessége felől közelít a hely értelmezéséhez, például a híres híd példájában („A folyószűkületen a hídépítés értelmezi a helyet."), és a helyhez kötődő emberi cselekvéshez köti a *„genius"* kialakulását (Bacsó 2002).

A modern elvek visszaszorulásával a helyek jelentősége ismét visszakerült az építészek és várostervezők gondolkodási fókuszába. A '90-es évekre Kenneth Frampton és Christian Norberg-Schulz (Simon 2001) munkáinak is köszönhetően a szerep megerősítésére tett párbeszédkísérlet újra erőre kapott, és készen állt a kritikai regionalizmus témakörének szakirodalma is. A teoretikus elméletek, a „hely szellemének" megalapozására törekedtek, és azt igyekeztek megfogalmazni „[...] ami által a tér több lesz, mint geometriai forma" (Simon 2001: 3). Norberg-Schulz (1980) a lokáció, a konfiguráció és az artikuláció (Simon 2001 fordítása) viszonyrendszerében értelmezi a környezet és a hely kapcsolatát. A hely kulturális szerepe a Frampton-i életműben az univerzális civilizáció és a helyi kultúra közötti egyensúlyozás – vagy ellenállás – eszköze, a topográfiai, éghajlati és fényviszonyok hatásainak figyelembevétel (Simon 2004).

A tervezők a hely szellemének gondolatából kiindulva keresik az ember–környezet kötődést a létrehozott épületekben és szélesebb táji kontextusban is. Számos elméleti irány alapozza meg a táj–épület–személy megfelelő együttélésének vizsgálatát (Sonkoly et al. 2019). A két budapesti példa esetében tehát a hely szellemének szempontjából a kérdés az, hogy az elmúlt másfél évszázad alatt a két hely „genius"-a megváltozott-e, és ha igen, hogyan.

Az ember és a hely

Napjainkra a környezetpszichológiában és a terek elemzésével, tervezésével foglalkozó szakmákban megjelent a fizikai környezetben sok szinten jelentkező emberi vágyak, viselkedési formák, attitűdök, értékek és érzelmek mérésének a lehetősége és képessége (Dúll 2010: 24). A valós közegben zajló társas interakciók, a személyi, a pszichológiai folyamatok és a szociofizikai környezet (ingerből és tranzakciós válaszból álló érintkezési kölcsönhatás, vö. Dúll 2010) egymással szerves egészet alkotnak (Stokols 1987).

Ebben az összetett, bonyolult rendszerben számos szinten és léptékben értelmezhetők a személy–hely kapcsolatok, a mikrohelyzetekről (az embert közvetlenül körülvevő tárgyi környezet például egy helyiségben), -környezettől, az egészen nagy, tágan vett gazdasági-társadalmi környezetekig (például miért és hol helyezkedik el az elemzett emberi lakókörnyezet a városban). Így a környezet–ember összeillésére számos elmélet felírható: a jelen tanulmány

tárgyaként tekintett helykötődés is más vizsgálati eredményeket mutat, ha egy amerikai nagyváros vietnámi negyedében (Mazumdar et al. 2000) vagy éppen kelet-európai nagyvárosokban (Lewicka 2010) ismertetjük a jelenséget.

A 19. század fontos társadalmi változása – Richard Sennett megfogalmazásában (idézi Gyáni 1997: 73) – a városi szövetben „színészként" és „szemlélődőként" jelen lévők két csoportjának eltűnése. Szerepüket az utcán (a nyilvános térben) átveszik a „járókelők", akik olyan „szemlélődők", akik passzív megfigyelőként, a másik embertől elszigetelve vesznek részt az utca életében. A másik fontos Sennett-megfogalmazás szerint a magán- és közélet egyre határozottabban szétválik: a szociábilis viselkedés egyre inkább a privát világ felé mozdul el, és aki ettől eltér, illetve a nyilvánosan használt tereken fejti ki véleményét, deviánsnak hat a társadalmon belül.

Gyáni Gábor szerint „Tér és ember viszonyát a modernség tárgyi feltételei döntően a múlt századi nagyvárosi fejlődés eredményeként változtatták meg és alakították »maivá«, amilyennek, általános tapasztalataink szerint, számunkra is adott" (Gyáni 1997: 72). A modern korra (19. század) tehát kialakulnak azok az új attitűdök, illetve térrendszerek, amelyekben az emberek egymással, valamint az épített környezettel interakcióba lépnek (Simmel 1950). A Walter Benjamin-i *flaneur*t, aki az utcákon a városi élet megtapasztalása érdekében sétál („teknősbéka lassúsággal") és érdeklődve figyeli a közterekben történő eseményeket (Tihanyi 2012: 20), a 20. század elejére felváltja a fogyasztói társadalom cél- és haszonelvűsége, melyben az ember felé áradó idegi stimuláció intenzívebbé válik. A teljes elméletspektrumot, amely az emberek és a tér kapcsolatát megfogalmazza, a jelen tanulmányban nincs mód áttekinteni (lásd például Dúll–Izsák 2014c). A személytelenség, átmeneti jelleg, illetve a népesség sűrűsége miatt igénybe vett ember pszichikai és kulturális teherbíró képessége új adaptációs mechanizmusokat alakít ki (Milgram 1970).

A 20. század új városnegyedeiben, a globalizálódó nagyvárosokban, a megújított történelmi városmagokban megváltozott az emberek térhasználati követelménye. A mikrokörnyezetet jelentő, elsődleges territóriumként (vö. Altman 1975; Dúll 2010) is értékelhető otthonon és munkahelyen kívüli helykötődés eddig kevés figyelmet kapott, hazánkban különösen. A modern építészeti és városépítészeti paradigmák mellett a regionalizmus irányzata az, amely az 1960-as és '70-es évektől a konkrét tervek mentén iránymutatásokat dolgoz ki. Christopher Alexander és szerzőtársai (1977) olyan terveket mutatnak, melyek segítenek a tereket nagy kötődési potenciállal bíró értelmes helyekké alakítani. „Helyes építési módokat, eszközkészleteket" alakítanak ki – városok, városrészek, otthonok és a „harmadik helyek", például a kocsmák, terek, kis üzletek és buszmegállók tervezéséhez –, melyek hozzájárulnak a hely szelleme, a *„genius loci"* megteremtéséhez, úgy, hogy közben segítik a felhasználót az

érzelmi orientációban. A környezetpszichológiában az 1990-es évek végén alakítja ki Sadan és Churchman (1997) a folyamatorientált település-/várostervezést, elkülönítve azt az eredményorientált településtervezéstől. A folyamatorientált településtervezésben – szemben az eredményorientált várostervezéssel, ahol szakemberek a végeredményt szem előtt tartva haladnak végig a tervezési folyamatokon, nem vagy alig reagálva a kontextuális tényezőkre – a munkában mindig részt vesz társadalomtudós is (környezetpszichológus, szociológus stb.). A szakemberek a folyamatorientált településtervezés és -alakítás során fontosnak tartják a helyi tudás és élmények, tapasztalatok szakszerű megismerését, felhasználását a környezetalakításban, és kiemelt szempont a változások rendszeres követése is. Ehhez fel kell térképezni a helyi lakosok önérvényesítési képességének szintjét, fel kell tárni ennek az összefüggéseit a környezetészlelésükkel és a szerepeik percepciójával, a kommunikációjukkal és így tovább (vö. Dúll 2017, 2019, 2020). A városok, települések, környékek működésének megértésében és fejlesztésük folyamatában a szociológiával, a kriminológiával és a geográfiával együtt a pszichológiának fontos szerepe lehet (Wandersman–Nation 1998; Dúll 2017).

Ebből az elméleti alapból kiindulva érdemes tehát azt vizsgálni, hogy a két választott budapesti terület épített környezete, annak átalakulásai segítik-e a lokalitás értékeinek megfoghatóvá tételét.

A helykötődésről

A helykötődéssel (lásd Dúll 2002a) kapcsolatos környezetpszichológiai vizsgálatok kezdetén Kasarda és Janowitz (1974) publikálták első empirikus munkáikat az emberek és helyek érzelmi kapcsolatáról. Ebben felfedték: az erős hely–ember kapcsolódás legjobb előrejelzője az egy környéken eltöltött lakozási idő és a szomszédsági kötelékek erősségei. A környezet és ember viszonyának érzelmi oldalára először Fried (1963) mutat rá, ismertetve a kényszerű költözés nemkívánatos pszichológiai következményeit. Fontos megemlíteni az 1960-as és ’70-es évek humángeográfiai vizsgálatait a helykötődés szempontjából, amely kutatásokban az absztrakt tér és az értelmes hely közötti fontos különbség a meghatározó (például Tuan 1974).

A humanisztikus földrajz klasszikusai, elsősorban Tuan (1974) és Relph (1976), majd Buttimer (1980) és Seamon (1979) kidolgozták „a földrajzi világ fenomenológiája” keretében a helykötődés fenomenológiai elméletét. Tuan (1974) a „topofília” fogalmával írja le az ember affektív kötődését az anyagi környezethez. Ezzel szemben áll a „topofóbia”, amely a stresszel teli helyekhez fűződő affektív szálakat jelenti. Mindezek óta többszáz kutatás jelent meg a helykötődéssel kapcsolatban (Lewicka 2011) és számos, fogalmilag sokszínű tanulmány

született a témában. A kutatók abban egyetértenek, hogy a helykötődés a territorialitáshoz hasonlóan evolúciós gyökerű (Taylor 1988), akár felfogható annak egy humán változataként is (Dúll 2010). Abban is egység mutatkozik, hogy a helykötődésben, mint a környezetpszichológiai kutatások oly sok területén, a szociodemográfiai változók, valamint a környezeti attribútumok egyaránt szerepet játszanak (Valera–Vidal 2017).

A 2010-es évekre egyértelművé vált, hogy az ember–környezet összeillésének minimum három összetevőjét érdemes vizsgálni (Scannell–Gifford 2010): a személyt (ki a kötődés alanya), a folyamatot (pszichológiailag hogyan vizsgálható a személy kapcsolódása a helyhez) és a helyet (a kötődés tárgya, amihez kapcsolódik a személy). A Scannell és Gifford által leírt hármas tagolás az eddigi kutatási eredmények ismeretében született teóriák összefoglalása, mely további vizsgálatok alapjául is szolgálhat. Az elmélet szerint az ember helykötődésében szerepet kap az egyéni (például a tapasztalatok) és a társadalmi szint (például a történelem, vallás), egyesítve ezzel a helykötődés és a helyidentitás fogalmait. A két konstruktum viszonyáról számos kutatás és elmélet született (áttekinti például Berze–Dúll 2018, 2021). A helykötődésben meghatározó érzelmeket (boldogság, büszkeség, szeretet stb.) és a kogníciót (emlék, tudás, séma, jelentés) a viselkedés (közelség fenntartása és a hely újra alkotása) egészíti ki. A helyvizsgálatokat ugyancsak két szinten érdemes lefuttatni: a társadalmi/szociális (társadalmi helyek és szimbólumok), illetve fizikai (természeti és épített) környezet szintjén. A környezet elemzéséhez jó kiindulást jelenthetnek Hidalgo és Hernandez (2001) kutatásai, akik a társadalmi és fizikai szintet három téri szinten (otthon, szomszédság és város) vizsgálták.

Hernández és munkatársai (2014) összefoglaló munkája a helykötődési vizsgálatok elmúlt majd ötven évét teoretikus kavalkáddal, módszertanok és alapfogalmak tisztázatlanságával jellemzi. A szerzők három fő irányt különböztetnek meg a helykötődéshez kapcsolható elméleti kiindulásokban. Az első csoportba szerintük az egydimenziós koncepciók tartoznak (például Giuliani 2003), melyekben a helykötődés, a helyidentitás és más helykonstruktumok azonos szinten, egymásra hatva jelennek meg. A második csoportba a multidimenziós koncepciók tartoznak (példul Stokols–Shumaker 1982), melyben a különböző faktorok száma kettő, három vagy akár öt is lehet. Az utolsó kategóriába a szerzők szerint azok az elméletek és vizsgálatok tartoznak, amelyek a helykötődést egy rendszer részelemeként értelmezik, és mindig van egy felsőbb, magasabb szervező erő az ember–környezet kötődés vizsgálataiban. Hernández és szerzőtársai felhívják a figyelmet, hogy a helykötődés-vizsgálatok további sikerességéhez elengedhetetlen, hogy a pontos definíciók használata mellett többváltozós elemzések és statisztikai eljárások is bekerüljenek a kutatásokba, a javasolt elméleti modellek

pontosságának igazolására. Végül a longitudinális vizsgálatok alkalmazására biztatják a kutatókat, hiszen számos tanulmány (például Kasarda–Janowitz 1974) igazolta, hogy a helykötődésben fontos szerepet játszik az idő mint független változó: az adott helyen töltött idő a helykötődés legmegbízhatóbb előrejelzője (Lewicka 2005).

A hazai szakirodalomban a helykötődést attitűdalapú, dinamikusan, egész életen keresztül fejlődő, az időt független változóként tekintő és nem mindig tudatos folyamatként hivatkoztuk (Dúll 2017), mely a pszichológiai jóllét záloga. A helykötődés-vizsgálatok itthon többnyire a költözésre és helyváltoztatásra fókuszáltak. Az eredmények szerint a költözés kihat a jóllétre és az egészségügyi állapotra, és lehet akár traumatizáló hatású is, amennyiben nem kielégítő az új helyen a személy–környezet összeillés (Dúll 2002a, 2002b). A hazai településkötődés-vizsgálatok (lásd Dúll 2017, 2019, 2020) a 2010-es években kezdődtek, és a folyamatorientált településtervezés (Sadan–Churchman 1997) koncepciójába illeszkednek; azonban ezek egyelőre apró- és törpefalvakban zajlottak. Nagyvárosi (budapesti) közegben magunk tettünk kísérleteket komplex, egyéb változókat is magába foglaló helykötődés-vizsgálatokra (Kurucz–Fogarasi–Balázs–Dúll 2021; Berze–Dúll 2020). A következőkben a fentebb felvázolt fogalmi keret alapján urbanisztikai és környezetpszichológiai szemlélettel elemzünk két budapesti közteret.

A két kiválasztott tér Pesten és Budán

Budapest mai városszövetéből két térrészt – a hozzájuk tartozó szűk környezetükkel együtt – választottunk ki, az egyiket a pesti oldalon (II. János Pál pápa tér), míg a másikat a budai oldalon (Királyhágó tér – Böszörményi út). Azt vizsgáljuk, hogy a 17. század végi betelepüléstől kezdődően miért „őrizte" meg társadalmi pozícióját mindkét terület: a II. János Pál pápa tér környezete miért nem tudott feljebb lépni, vagy miért tartotta meg magasabb státuszát a Királyhágó tér. A területek kiindulóhelyzete mindkét esetben alapvetően azonos volt: külvárosi, mezőgazdasági területek és a Habsburg birodalom különféle országrészeiből érkező, zömében mezőgazdasággal foglalkozó családok (Gerevich 1975). Mégis, teljesen eltérő pályát futottak be az elmúlt 150 év alatt. Napjainkra mindkét terület azonos városszerkezeti pozíciójú (városközponthoz való távolság, közlekedési hálózat) és beépítési módú (zártsorú, többemeletes), de teljesen eltérő társadalmi karakterű (foglalkozásszerkezet, felsőfokú végzettségűek aránya, társadalmi pozíció stb.). Az évszázadok során a helyi társadalom, a kulturális szövedékek, a történeti reprezentációs változások, a környezetkultúrában

betöltött szerepek és egyéb elemek megjelenése alakította ezeknek a területeknek az arculatát.

Eszközeinkkel azt kutatjuk, hogy e két „hely" fejlődésében milyen módon van jelen az ember–környezet tranzakció, az ember és a környezet egymásra hatása. A történetet, a változásokat képekbe sűrítjük, milyenek voltak – lehettek – a kölcsönhatások 1873 előtt, és milyenek napjainkban. Pest és Buda történetéből kiragadjuk azokat az elemeket, amelyek közvetlenül a két területhez köthetők.

Pest és Buda közel 2000 éve fejlődnek hol külön-külön, hol együtt belakva azt a találkozási pontot, melyet az eltérő topográfiai nagy tájegységek – a Budai-hegység és az Alföld – és a dunai átkelés együtt határoznak meg, és melyek azóta is biztosítják a város helyzeti energiáit (Csapó–Lenner 2015). Az itt megforduló népek már a rómaiak előtt is rátaláltak erre helyre, ahol a folyón a legkönnyebben lehetett átkelni, és a történelem során létrehozott – kialakult – városok erre építve lettek a térség kereskedelmi központjai. A két „ikerváros" váltakozó sikerrel élte meg, tudta megélni – vészelte át – a különféle belső és külső hatásokat, és ezekre reagálva fejlődött (Podhradczky 1833).

A 17. század végétől először lassabb, majd a 18. századra egyre gyorsuló ütemben fejlődött a két város, az alapvetően mezőgazdaságra és termékfeldolgozására alapuló országos gazdasági fellendülés kereskedelmi központjaiként. Köszönhetően a 19. század eleji háborúk utáni földrajzi átrendeződésnek és az első ipari forradalom modernizációs hatásának, Magyarországon is megindultak a nemzetté válás és a nemzeti gazdaság kialakulásának lépései, illeszkedve a kontinens átalakulásához. A fejlődés hatásai jól tapinthatók, teljesen eltérő dinamikával, Pesten és Budán is. A párhuzamos történelmi fejlődés hatására ért a csúcsra Budapest: „a hosszú 19. század" végére (1914-re) „kishatósugarú kvázi világváros" szerepbe került (Barta–Beluszky–Sipos 2010). Az Osztrák–Magyar Monarchia második fővárosaként, az európai gazdasági térség meghatározó szereplőjeként vonzotta magához a lakosságot. Kialakult az igazi „századfordulós nagyváros", melyben jellemző adat, hogy a 20. század elején a lakosság közel 60 százaléka nem Budapesten született. Az óriási és gyors népességnövekedést a beköltözések magas aránya adja. Az elődvárosok önálló, lokális jellegű identitása, karaktere, kultúrája az egymásba simuló városrészekben oldódnak fel. A különféle belterületi és külterületi területhasználatokból kialakultak az egységes kerületek, és elemzett térrészeink is ekkor kerültek be igazán a nagyvárosba.

Mindkét hely az elődvárosok – Pest, Buda – magterületén kívül, külvárosként kezdte meg fejlődését a 17. század végén. A II. János Pál pápa tér helyén, a városfalon kívül, az első pesti „szuburbia" – Józsefváros – tanyás, majorsági területei helyezkedtek el, míg a Királyhágó tér helyén a Svábhegyre vezető dűlők által tagolt, a budai és tabáni polgárok által birtokolt, külterületi szőlők voltak (Podhradczky 1830; Siklóssy 1930).

A II. János Pál pápa tér története

1873 előtt

Pest alapvetően a Duna és az Alföld találkozásánál kialakult, a folyó feltöltötte sík „teraszokra" települt (Csapó–Lenner 2015). A terület topográfiáját elsősorban a síkvidéki karakter határozta meg, a város és a környező települések a folyó szintje felett elhelyezkedő sík platókon épültek. Pest történelmi elhelyezkedését a dunai átkelési lehetősége alapozta meg. A helyzeti energiákat a hegyi tájegységek és a síkvidéki területek találkozása adta, kiegészülve a dunai hajózás okozta további lehetőségekkel. A környezeti körülmények a városfejlődés máig maradandó elemeit hozták létre, mint például a Pestet körülvevő homokos talaj megkötésére ültetett erdők (Városliget), vagy a mélyfekvésű vizes területek (Orczy-park).

Pest a 18. század eleji mezőgazdasági termelővárosból a 19. századra meghatározó kereskedővárossá alakult. A városfalon kívül hamar létrejöttek a külvárosok. Ezekbe a külvárosokba kerültek a nagy térfoglalású területhasználatok – mezőgazdaság, kertek, majorok, kőbánya – és a Pestre áramló, jobb sorsra vágyó, de a költségeket megfizetni nem tudó rétegek, valamint azok, akiket a korabeli szabályozás nem engedett beköltözni a városfalon belülre. A német ajkú dominanciájú városközponttal párhuzamosan így kialakultak az első külvárosok, például Józsefváros 1750 körül (Horváth 2019). Míg Pest lakossága 1790-ben alig haladta meg a 20 ezer főt, addig a 19. század első harmadára már több mint 100 ezren éltek a városban és külvárosaiban (Gerevich 1975). A 18. század végén a még alig néhány ezer fős külvárosok 80 ezer fős városrészekké duzzadtak, ebből Józsefvárosban mintegy 18 ezren éltek. 1872 előtt Pest lakosságának 60 százaléka német anyanyelvű volt, míg 1914-re már 80 százaléka magyar. A „hosszú 19. század végére" Pesten egy erősen rétegzett, polarizált társadalom alakult ki.

A II. János Pál pápa tér tágabb környezetében – ma Középső-Józsefváros – a majorságok egyszerre a munka és az olcsó lakhatás színterei voltak (György 2020). Egységes foglalkoztatásszerkezetű (mezőgazdasági munkás, napszámos), társadalmi pozíciójú, de nyelvileg és nemzetiségileg sokszínű népesség (magyar, német, szlovák) élt itt. (Ennek emléke a megmaradt utcanévtáblákból is visszatükröződik, például Bérkocsis utca.) Ezt mutatják a korabeli adatok is, például a letelepült kézművesmesterek száma ezen a területen jelentősen kisebb volt, mint a Belvárosban (Gerevich 1975). A betelepülő lakosság összetételét mutatják a korabeli utcaelnevezések: a Tavaszmező utcát Szlovák utcának hívták, míg a Bacsó Béla utcát Bajor vagy Német utcaként említették (Gerevich 1975).

A terület képét a majortelkek, a szántóföldek és az elszórt földszintes lakó- és gazdasági épületek határozták meg. A földutak és dűlők fokozatosan alakultak burkolt utakká, és kialakultak a központok. „A terek többsége építészeti

szempontból kitűnően meg van oldva, elég tágasak, így aztán könnyen felgyűlnek rajtuk a homokbuckák, melyekkel Pest tele van. A homok Pest nagy átka." (Paget 1839 [2022]) A 18. század végétől a mezőgazdasági tevékenység kiszorulásával párhuzamosan átalakult a telekszerkezet és sűrűsödött a beépítés. Ebben az időszakban a tér és a hely környezeti karakterét még a síkvidéki homokos talaj és a mezőgazdasági termelés határozta meg, de a pesti városfalon belülről kiszoruló vásárok is jelentős hatással voltak a területre. A városfalon belül megszűnt a „Vásár tér" (a mai Erzsébet téren), és a külvárosokban kialakultak az elkülönült vásárterek, a II. János Pál pápa tér helyén például lóvásárokat tartottak (innen a korabeli neve: Lóvásár tér).

Az addig zárt identitású hely a városegyesítésre állandóan változó identitású hellyé alakul. A piac mellett a terület egy újonnan kialakuló zsidó negyednek – „kispolgári" vagy „szegény" zsidó negyednek – vált a részévé, mely a Népszínház utca mentén kapcsolódott össze az erzsébetvárosi negyeddel (Csapó–Lenner 2015; Komoróczy 1995). A hely jellegét, társadalmi összetételét a vándorlás – az állandó beköltözés és elköltözés – és a dinamikus növekedés alakította. Az alapvetően mezőgazdasági környezeti karaktert felváltotta egy erős kulturális identitással – zsidó kultúra – átitatott kisvárosi karakter.

Táji környezet helyett városi (épített) környezetről beszélhetünk, hiszen lassan minden telek beépült, a majorságok helyén kis üzemek és szolgáltatók jelentek meg, a domináns és egyre sűrűsödő lakásfunkció mellett (Garay 2012).

1873–2023

„Az Országút boulevarde-ozásával szépen haladnak" írják egy helyütt Táncsics Eszter és Csorba Géza naplójukban 1873. május 7-én (Táncsics 1994), a városegyesítéssel egy időben. A pesti oldal elsőnek kiépülő pályaudvarai a terület közvetlen közelében épültek fel, és a Keleti és a Józsefvárosi Pályaudvarral megerősödött az „átjáróház szerep", és a terület a „fővárosi szegénység befogadó kapujává" vált (Várnai 2001). A terület lakosságszáma a század végére megsokszorozódott, itt települtek le az orosz pogromok elől menekülő galíciai zsidók, és a keleti országrész szegény családjai is itt kezdték keresni a megélhetésüket a fővárosban.

A hely tehát egy fejlődő nagyváros előszobájává vált. A piaci funkciók mellett erre a területre került – a Dob utca és a Népszínház utca közötti utcákba és terekre – a főváros „örömnegyede" is, erre utal az „Örömvölgy" utca elnevezés (Lichtenberger et al. 1995). Itt alakultak ki a szükséges szolgáltatások is. A hely karakterét az állandóan dinamikusan változó nagyvárosi társadalom határozta meg, zsidó negyeddel, piacokkal, „örömnegyeddel", szegénységgel és az ehhez kapcsolódó épített környezettel. A helyre az összvárosi hatások váltak jellemzővé, bár a tér és a terület megőrizte a korábbi helyi identitások nyomait.

Józsefváros „átjáróhellyé" vált, és ez a karakter erősödött tovább a nagyvárossá válás során. Ezen a pesti területen erősen megfoghatóvá vált, minden kapcsolódó jelével együtt, a nagyvárosi szegénység, ezt mutatja, hogy itt volt a legmagasabb például az ágybérlők aránya (Illyefalvi 1933). Az elődváros betagozódásával alakult ki a hely nagyvárosi szerepe. Az erős lokalitást, mind a gazdasági, mind a társadalmi életben felváltotta a városi termelési szerkezet erős térbeli disztribúciója, a munkahelyek és lakóhelyek elszakadása, s a modern tömegközlekedés lehetővé tette a mobilabb társadalom kialakulását.

A 20. századi kataklizmák – háborúk, rendszerváltások, forradalmak – erősen érintették a területet. Sokszor egy emberöltőn belül is többször változott a kulturális identitása (Katus 2010). A cserélődő, helykereső térrészeknek mindig jó jelzője a közterületi átnevezések visszakövetése. A II. János Pál pápa térnek is számtalan neve volt az elmúlt 150 évben: Széna piac, Piac tér, Lóvásár tér, Parasztvásár tér, Új Vásár tér, Tisza Kálmán tér, Köztársaság tér és a most használatos elnevezés (Lukács 1996). Az első világháború utáni beköltözések hatására a II. János Pál pápa tér közvetlen környezetében kialakult egy életerős, kultúrát meghatározó, zsidó, muzsikus cigány együttélés. Ez a második világháború után a negyed zsidó közösségének megszűnésével és az 1960-as évek szegény roma beköltözésével alakult át, megteremtve a mai társadalmi–kulturális közeg alapjait. A terület mind a mai napig a város egyik legszegényebb része. Csányi Vilmos szavaival: napjainkra *ad hoc* társadalom alakult ki, ahol a hagyományos kötődést, a helyi közösségeket felváltja az egymás mellett élő emberek gyorsan változó „közössége" (Csányi 2014).

Egyre csökken a terekhez, helyekhez való kötődés, és egyre erősebben hatnak a kultúrahordozó eszközök által sugallt, meglehetősen mediatizált üzenetek. A területen egyre kevesebben élnek, akiknek a szülei vagy akár ők maguk is itt születtek, egyre kisebb mértékű az otthonról hozott ideák szerepe, és egyre erősebb a médiáé a térrel kapcsolatos üzenetek kialakulásában. Pedig a lokalitásélmény kialakulásához elengedhetetlen a városi térben meglévő gyökerek megkeresése és azok megélése a saját otthoni környezeten felül.

Egy 2021-ben készült kutatás feltette a kérdést: „Kié itt a tér?". Napjainkban úgy érezhetjük, mintha nem lenne gazdája térnek (Dúll 2021). A kutatás feltárta: a térhasználati konfliktusok azt jelzik, hogy „az átközlekedők", a „kutyasétáltatók", a „játszótérre látogatók", a „beszélgetők", a „futók-sportolók" nem érzik magukénak a teret. A tér hányatott történelme, a kapcsolódó történetek minden bizonnyal okai lehetnek ennek a „távolságtartásnak", de adódhat a tér alakjából, méretéből és a határoló épületek sokrétűségéből is.

A tér építészeti képe az eltelt 150 év példázata. Az egyes korokat jelképező középületek (gázgyár, színház, toronyház, pártház, iskola, lakóházak) szakaszosan épültek, erősen reflektálva korukra, s egymáshoz nem illeszkedve alkotják meg

a tér inhomogén építészeti térfalát. A tér igazi építészeti kincse az Erkel Színház épülete (Komor Marcell, Jakab Dezső és Márkus Géza tervezte) és az 1934-ben épült Országos Társadalombiztosító Intézet (OTI) lakóházcsoportja, melyet a két világháború közötti magyar modern építészet kiemelkedő személyiségei terveztek (Árkay Bertalan, Faragó Sándor, Fischer József, Heysa Károly, Ligeti Pál, Molnár Farkas, Preisich Gábor, Pogány Móric, Vadász Mihály), valamint a Traumatológia Intézet épülete (Gerlóczy Gedeon és munkatársai). Összegzésként elmondható, hogy a II. János Pál pápa tér társadalmi és épített környezete egy nagyváros folytonosan, de nem egymásból szervesen fejlődő képét mutatja.

A Királyhágó tér története

1873 előtt

A Duna jobb partját meghatározó nagytáj a Budai-hegység, melynek a Duna felőli három dombja közül a középső a „Várhegy" (Csapó–Lenner 2015). A területet a rómaiak óta folyamatosan lakják, de csak IV. Béla király döntése nyomán – a tatárjárást követően – épült meg itt a Vár, amelyet Nagy Lajos király tett meg királyi székhelynek. A török hódoltság után a Várhegy településeiből gyakorlatilag nem maradt semmi, részben a törökök, részben a várat visszafoglaló seregek pusztították el mindent. „Buda az államalapítás harmadik századában vált királyi székvárossá, majd 150 évre török tartományi székhely, utána 250 évre a Bécsben székelő Habsburg uralkodók névleges rezidenciája" (Száraz 2007). Joachim von Hoffmannsegg német gróf és természetbúvár így fogalmazta meg 1793-ban:

> Pest vidéke csupasz, Budáé pedig egészen hegyes, lenn a parton fekszik a város legnagyobb része, mely Óbudára és Vizivárosra oszlik. Körülbelül ahol a két város összeér, emelkedik egy középmagas meredek hegy, amelyen várszerűen összefogva ismét egy városrész van. (Száraz 2007)

A hely karakterét akkor a Budai-hegység és a Duna közötti különféle települések adták.

A 17. század végétől a Habsburgok a birodalom több tartományából származó telepeseket, „megbízható" katolikus vallású németeket költöztettek Budára (Száraz 2007). A belterületi telkek, házhelyek mellé kiosztásra kerültek külterületi telkek is. A hegyvidéki külterületi parcelláknak budai polgárok, tisztviselők, kisnemesek voltak a tulajdonosai, de állandó lakossága még nem volt ebben az időben. A területen a talajviszonyok, a tájolás és a lejtés adta adottságoknak megfelelően a telepesek, otthonról hozott tapasztalataikat felhasználva, fejlett

szőlőművelést honosítottak meg. A Svábhegy karakterét a 19. század második feléig – „amikor a nagy filoxérai járvány lesöpörte a tőkesorokat a tabáni és naphegyi lejtőkről, minden valamire való budai polgárnak megvolt a maga szőlős kertje" – a szőlőtermelés adta (Száraz 2007).

Buda külterületeként, a Svábhegy tövében elhelyezkedő, a Királyhágó teret is magába foglaló, a filoxérajárványig mezőgazdasági területen, a leírások szerint budai polgárok és tabáni rácok (szerbek) szőlői helyezkedtek el (Gerevich 1975). A mai Alkotás utca nyomvonalán húzódó helyközi út felől lehetett a hegyet megközelíteni, a terepadottságoknak megfelelő, a parcellák közötti dűlőutakon, melyek később fokozatosan alakultak át utcákká (Holló 1996; Siklóssy 1929). A Királyhágó tér is két ilyen dűlő kiszélesedéséből alakult ki.

A 19. század első felében a területet alapvetően helyi mezőgazdasági termelésben érdekelt családok használták, és kötődésüket helyi, nemzetiségi, családi hagyományaik jelentették (Lukács 1992). A helykötődést egyrészről az emberi tevékenységek, vágyak, vallási kötelékek alakították, míg a környezeti karaktert a hegy, a szőlő, a gazdasági épületek, a hely szellemét pedig a borkészítés és a budai polgárok hegyhez való viszonya.

„Elképzelni sem lehet tökéletesebb ellentétet mint amilyen hatást kelt Pest és Buda környéke a szemlélőben. Ez a romantikus tájék ma még lehangolóan elhanyagolt" – írja John Paget 1839-ben. A levert forradalom után a pesti értelmiségi rétegek kezdik használni a területet, elszórva nyaralók és „vendéglők" épülnek a „szőlő-hegyen". Táncsics Mihály városfejlesztési javaslatai is ráirányították a figyelmet Budára, mikor azt írta, „tiszta levegő nélkül a város népe nem lehet tökéletesen egészséges, s testi lelki tehetségei zsibbadtak, tevékenységében nincs szellemi magasztosság, magosra szépre való törekvés" (Táncsics 1867). Tehát Pest sokszor elviselhetetlen, „egészségtelen" fejlődése, sűrűsödése és a konszolidálódó gazdasági helyzet miatt kezdett a figyelem az egészséges, jó levegőjű, könnyen megközelíthető Svábhegy ritkán lakott, szőlős hegyoldala felé fordulni. Ebben az időszakban jelentek meg a pesti tulajdonosok, a területhasználat megváltozott, kialakultak a megközelítést szolgáló utak, John Paget jóslata beigazolódott: „Buda dombjait kertes villák és palotautánzatok borítják majd el", például Jókai Mór és Eötvös József is vett szőlőt és nyaralót (Paget 1839).

1873–2023

Budapest egyesítése a budai területek számára is a fejlődést jelentette, ha jóval lassabban is, mint Pesten. Mikor 1873 után a „filoxéra" járvány elvitte a szőlőt, a Svábhegy is megindult az átváltozás útján. Az 1874-ben megnyílt „fogaskerekű vasút" felgyorsította a terület városiasodását, a hegyre vezető dűlők feltáró utakká váltak, nyaraló-lakófunkció felé mozdítva a területfelhasználást (Csapó–Lenner 2015). A XII. kerület fejlődése a 20. század elejére teljesedett ki, új városrészek

alakultak ki. Az első világháború – Trianon – után részben a fővárosba menekülő, részben a pesti hivatalnoki, köztisztviselő rétegek beköltözésével indult meg a terület lakosságának fejlődése, ezt mutatja, hogy a 20. század elején Budapesten belül kiemelkedően magas volt itt a köztisztviselők aránya (Illyefalvi 1933). Az újonnan beköltözők illeszkedtek a területen a 19. század közepétől jelen lévő tisztviselői rétegekhez, az „elsősorban állami hivatalnok"-ból kialakult krisztinavárosi polgársághoz (Lukács 1996). A Böszörményi út és a Királyhágó tér környékén a beépítési karaktert a tipikus, nagyvárosias 3-5 szintes lakóépületek alakították.

A második világháború előtti helyreprezentáció erősen befolyásolta a terület háború utáni sorsát, a középrétegek beköltözése folytatódott, a szocialista korszakban is. A korabeli gondolkozásban a terület tartotta a „siker helyének" pozícióját, az 1960-as években épülő új házakba, a kiürülő lakásokba a szocialista korszak vezető tisztségviselői költöztek. Ezt mutatja, hogy az 1960-as népszámláláson a fővárosi városrészek közül itt volt az egyik legmagasabb a köztisztviselők aránya (Népszámlálás 1963). De a 2011-es népszámlás is ennek a folyamatnak az erősödését mutatja napjainkig, a területen a budapesti átlagot meghaladó a vezető értelmiségiek aránya (KSH 2014).

A terület – Királyhágó – Böszörményi út – építészeti képe szervesen alakult az idők folyamán. A városrész képét főleg a két világháború között épült társasházak és bérházak jellemzik. Az egymás mellé szervesen, tömegében illeszkedő házak két kultúrát képviselnek, a modern építészetet és a korabeli „késő" historikus építészetet. Ugyanakkor jellemző, hogy a második világháború utáni szocialista korszak épületei is az egységes utcaképbe illeszkednek be, azonos tömeggel és nem hivalkodó homlokzati kialakítással, mind a „szoc-reál", mind a „szoc-modern" időszakban. Napjaink beépítései is ezt az irányt folytatják, mintha a hely története folytonos, egymásból következő lépéseit látnánk, a terület társadalmi és épített környezete szervesen fejlődő képet mutat.

Összefoglalás/Vitaindító

Budapest hatalmas utat tett meg az elmúlt 150 évben, óriási változások történtek, és történnek napjainkban is. A két terület – egy pesti és egy budai – kialakulását vizsgáltuk, a fejlődési hasonlóságokat és különbségeket. Látszólag azonos pontról indult a fejlődés, hiszen mindkettő önálló külvárosi külterület volt a kezdetkor. A demográfiai változások megfogható adatai mellett, áttételes forrásokat felhasználva igyekeztünk az emberek életét, a helyekhez való viszonyát és kötődését detektálni.

Alexa Károly a *Budapest-dekameron* utószavában, a Száraz Györggyel tett „irodalmi utazást" összefoglalva veti fel, hogy a visszanézés során „érezhetjük a történelem és a jelen soha meg nem nyugvó vitáját. A múltban minden olyan otthonos, arányos, szerves rend van az emberben és az ember és a helyek viszonyaiban, az ember és köréje rendelt közösség kapcsolataiban" (Alexa 2007). Száraz György (2007) értelmezésében az időben egymásra rakódó történetek adják az egyes helyek szellemét. A két hely sorsában a hozzájuk kapcsolódó történetek adják az igazi különbséget.

A 150 év pusztán négy emberöltő, ezen időszakra tekinthetünk vissza Budapest egyesítése és a nagyvárosi érzés kialakulása esetében is. A gyors, nagy léptékű, a „faluból" világvárossá válás változásait az itt élők nehezen fogadták be, a viharos 20. század eseményeivel terhelve. A helyek közösségeinek történéseit, történeteit ezek a társadalmi változások alakították. A két hely eltérő szellemét ezek a különbségek adják.

Az épített környezetek is jól képezik le a két terület sorsát. Amíg a szegény sorsú pesti terület képét a szakaszos, nagy társadalmi változások állandóan és gyökeresen akarták felülírni, nem kapcsolódva az elődökhöz, addig a budai terület a megelőző korokhoz mindig hozzátéve, folyamatosan épült. Az egyik hely képe az állandó viharral való küzdelmet mutatja, a fellángolásként értelmezhető kimagasló minőségű épületekkel reprezentálva; a másik hely a lassú változást példázza a szervesen egymáshoz kapcsolódó mindennapi épületekkel. A józsefvárosi terület mind a mai napig keresi a helyét a nagyvárosi közegben, továbbra is vegyes, átmeneti identitásokkal. Küzd a társadalmi felzárkóztatás nehézségeivel, de az egyszeri akciók nem elegendőek a terület karakterének stabilizálásához. A Böszörményi út és térségének fejlődése viszont a budai polgári hagyományokat követve, kis, megfontolt változásokat tervezve példázza a karakter továbbélését. Talán egy homogén, régóta stabil, általánosabb környezeti jelleget könnyebben örökít tovább a társadalom, mint egy állandóan újraíródó – bár egyediségében néha erőteljesebb – karaktert.

Jól látható, hogy amennyiben egy városrészben a hely szellemét továbbörökítő, homogén társadalmi csoportok folyamatosan megmaradnak, akik stabilan megtalálják szerepüket a kor gazdasági-társadalmi körülményei között, akkor könnyebb a helykötődés attitűdalapú viszonyainak is megfelelni. Fontos, hogy az egyre gyorsabban globalizálódó világunkban, a kortárs városfejlesztések során a helyi sajátosságokat szem előtt tartsuk. A helyben élők vágyainak, elképzelt jövőképének figyelembevételével érdemes az épített–természeti környezet alakítását megfogalmazni. A folyamatokhoz megfelelő időbeliséget rendelve lehet a személy–környezet összeillesztést sikeresen véghez vinni, nem elsietve, hanem hosszú távú perspektívában gondolkodva. A közösséget bevonó,

a lokalitásélményre építő fejlesztési törekvések jobban aktivizálják egy térrész energiáit (vö. Fogarasi et al. 2015).

Érdemes vizsgálni a közösségi terek (utcák, terek, félprivát és nyilvános terek, zöldfelületek stb.) átváltozásait: hogyan lakta be azokat a helyi közösség. Ha a közösen használt tereinket aktiválja a hely(szín)ben lévő potenciál (Tihanyi 2012), akkor következtethetünk a térrész fejlődésére, megfelelőségére. Az aktiválásban fontos szerepe van az időben már megtörtént és a jövőben még lehetőséget hordozó eseményeknek. Egy városrészben ezek a folyamatok segítik a helykötődést, a hely szellemének megőrzését. Lenyomatuk az épített környezetünkön is tapintható: amikor egy térrész történelmi korokon (időben) átívelően azonos státuszú közösségeknek szolgál lakhelyéül, akkor a helyi társadalom magához igazítja az adott városrészt, az igényei kiszolgálására.

Az ember–környezet kapcsolat erősítése napjaink egyik alapvető városfejlesztési elve is. A végfelhasználók csoportjainak bevonása a tervezéstől a kivitelezésig a „közberuházások" esetében erősíti az egyének kötődését a környezetükhöz (Alföldi–Horváth 2009). Az élő organizmusként kezelt városokban a nyilvános közterek (utcák, terek, zöldfelületek stb.) fejlesztéseinek célja a helyben lévő potenciál aktiválása és a helykötődés elősegítése az épített–természeti környezet és a lakosság között (Tihanyi 2012). A mai világban a városok közötti verseny nemcsak a nagyobb materiális jólétért, hanem a lakosok számára elérhető „jóllétéért" is folyik. Ebben a versenyben fontos tényező, hogy a lakosok az otthonuk, a kedvenc kávézójuk, a település látványossága mellett a közvetlen szomszédságukhoz, a közterületekhez vagy akár a mindennapi ingázáskor igénybe vett buszvállalathoz is kötődhessenek. A participáció, a közösségi bevonás ezért egyre népszerűbb „helykötődést erősítő" eszköz a településtervezők között, és reményeink szerint a döntéshozók körében is.

Az eltelt 150 év jelentősen eltérő fejlődési utat eredményezett a két területen. Vajon ha a helyiek történetei, igényei beépülhetnek a területek jövőjébe, másképp alakul majd a helyek sorsa? Hogyan alakul majd a helykötődés és a hely szelleme? Milyen változás érzékelhető majd a helyi sajátosságokban és a lokalitásban sokéves távlatban? Milyen lesz Budapest újabb 150 év múlva?

Irodalomjegyzék

Alexa K. (2007): Száraz György emlékezete. In Száraz Gy. (2007): *Budapest-dekameron*. Kortárs Kiadó, Budapest.

Alexander, C., Silverstein, M., Angel, S., Ishikawa, S., Abrams, D. (1977): *A Pattern Language*. Oxford University Press, Oxford.

Alföldi Gy. (2007): *Építész szerepek a városfejlesztésben. Budapest–Józsefváros, Futó utca megújítása*. DLA-értekezés. BME Építőművészeti Doktori Iskola, Budapest.

Alföldi Gy., Horváth D. (2009): Hogyan tovább? Egy részvételi folyamat fenntarthatóságának kérdései: Tapasztalatok Budapest–Józsefvárosból. *Földrajzi Közlemények* 133(4). 510–515.

Alföldi Gy. (2010): Urban Quartette: A város-szövet és a társadalmi-szövet kölcsönhatása. In Benkő M., Szabó Á. (szerk): *Városmegújítás*. BME Urbanisztika Tanszék, Budapest.

Alföldi Gy. (2016): *Egy utca átváltozásai. Budapest Józsefváros Futó utca a 18. század közepétől a 21 század elejéig*. Széchenyi István Egyetem, Győr.

Alföldi Gy., Benkő M., Sonkoly G. (2019): Managing urban heterogeneity: A Budapest case study of historical urban landscape in creativity. In Pereira Roders, A., Bandarin, F. (eds): *Reshaping Urban Conservation. The Historic Urban Landscape Approach in Action*. Springer, Singapore. 149–166. https://doi.org/10.1007/978-981-10-8887-2_8

Altman, I. (1975): *The Environment and Social Behavior. Privacy, Personal Space, Territory, and Crowding*. Brooks–Cole, Monterey.

Barta Gy., Beluszky P., Sipos A. (2010): Miért világváros? In Barta Gy. (szerk.): *Budapest, világváros a két századfordulón*. Napvilág Kiadó, Budapest.

Bacsó B. (2002): Az ember helye. Megfontolások Heidegger „Bauen Wohnen Denken" c. írásához. In Kerékgyártó B. (szerk.): *Hely és Jelentés. Tanulmányok az építészetről és a városról*. TERC Kiadó, Budapest.

Berze I. Zs., Dúll, A. (2018): Helyidentitás mint identitásorientáció? *Magyar Pszichológiai Szemle* 73(3). 435–463. https://doi.rog/10.1556/0016.2018.73.3.6

Berze I. Zs., Dúll, A. (2020): *A* Hegyvidék 2020. Lakossági Kérdőív *környezetpszichológiai részének kvantitatív elemzéséről szóló beszámoló a Hegyvidék Önkormányzat részére*. Kézirat.

Berze I. Zs., Dúll, A. (2021): A helyidentitás mérése identitásorientációként. *Magyar Pszichológiai Szemle* 76(1). 43–71. https://doi.org/10.1556/0016.2021.00027

Buttimer, A. (1980): Home, reach and the sense of place. In Buttimer, A., Seamon, D. (eds): *The Human Experience of Space And Place*. Croom Helm, London. 166–187.

Csányi V. (2015): *Íme, az ember*. Libri, Budapest.

Csapó T., Lenner T. (2015): *Budapest település topográfiája*. Savaria University Press, Szombathely.

Dúll A. (1998): *Hétköznapi otthoni rutinok környezetpszichológiai vizsgálata*. PhD-értekezés. Eötvös Loránd Tudományegyetem, Budapest.

Dúll A. (2002a): Kísérlet egy tranzakcionális környezetpszichológiai fogalom operacionalizálására: a lakó-otthon összeillés empirikus vizsgálata. I. A kutatás elméleti háttere. *Pszichológia* 22(1). 57–106.

Dúll A. (2002b): Kísérlet egy tranzakcionális környezetpszichológiai fogalom operacionalizálására: a lakó-otthon összeillés empirikus vizsgálata. II. *Pszichológia* 22(2). 183–219.

Dúll A. (2010). *Helyek, tárgyak, viselkedés. Környezetpszichológiai tanulmányok*. L'Harmattan Kiadó, Budapest.

Dúll A. (2014a): A város a környezetpszichológiában. In Dúll A., Izsák É. (szerk.): *Tér–rétegek. Tanulmányok a XXI. század térfordulatairól*. L'Harmattan Kiadó, Budapest. 159–184.

Dúll A. (2014b): Tér–rétegek kívül-belül: az ember és a földrajzi tér kapcsolata. In Dúll A., Izsák É. (szerk.): *Tér–rétegek. Tanulmányok a XXI. század térfordulatairól*. L'Harmattan Kiadó, Budapest. 7–12.

Dúll A., Izsák É. (szerk.) (2014c): *Tér–rétegek. Tanulmányok a XXI. század térfordulatairól*. L'Harmattan Kiadó, Budapest.

Dúll A. (2017): *Épített környezet és pszichológia: A lokalitásélmény környezetpszichológiai vizsgálatai*. Akadémiai doktori értekezés, Budapest.

Dúll A., Zöldi A. (2018): *Pihenőpark funkciójú városi közterek: II. János Pál pápa tér és Erzsébet tér*. https://epiteszforum.hu/pihenopark-funkcioju-varosi-kozterek (Letöltés: 2022. 06. 05.)

Dúll A. (2019): Lokalitásélmény és folyamatorientált településfejlesztés: Az alsómocsoládi lakosok lokalitásélménye szerveződésének vizsgálata. In Berki M., Halász L. (szerk.): *Budapesttől Berlinig: Interdiszciplináris kalandozások. Tiszteletkötet Izsák Éva születésnapja alkalmából*. ELTE Földrajz- és Földtudományi Intézet, Budapest. 85–117.

Dúll A. (2020): A környezetpszichológiai lokalitásjelentés alakulásának kutatása: Egy műemlék plébániaépület felújítása a Nivegy-völgyben. In A. Gergely A. (szerk.): *Szóbeli befolyásolás a koherencia teremtéséhez*. Antroport–MAKAT, Budapest. 152–172.

Dúll A. (2021): A környezetpszichológiától az ember–környezet tranzakció tudományig – áttekintés az elmúlt (majdnem) 30 évről. *Magyar Pszichológiai Szemle* 76(3–4). 727–745. https://doi.org/10.1556/0016.2021.00050

Fogarasi, B., Bodorkós, B., Dúll, A., Nemes, G. (2015): The Nivegy-valley Parish House Pilot Project: A Community-Embedded Cultural Heritage Rehabilitation. In Van Balen, K., Vandesande, A. (eds): *Reflections on Cultural Heritage Theories and Practices*. Garant, Apeldoorn–Antwerpen. 183–196.

Frampton, K. (1983). Prospects for a Critical Regionalism. *Perspecta*: *The Yale Architectural Journal* 20. 147–162. In Nesbitt, K. (1996). *Theorizing a New Agenda for Architecture. An Anthology of Architectural Theory 1965–1995*. Princeton Architectural Press, New York. 470–482.

Fried, M. (1963): Grieving for a lost home. In Duhl, L. J. (ed.): *The Urban Condition*. Basic Books, New York. 151–171.

Garay M. (2012): A 8-044-es tömb kialakulása és fejlődése. In Alföldi Gy. (szerk.): *Budapest 2050*. TERC Kiadó – BME Urbanisztika Tanszék, Budapest.

Gerevich L. (szerk.) (1975): *Budapest története III*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Gerevich L. (szerk.) (1978): *Budapest története IV*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Giuliani, M. V. (2003): Theory of attachment and place attachment. In Bonnes, M., Lee, T., Bonaiuto, M. (eds): *Psychological Theories For Environmental Issues*. Ashgate, Hants. 137–170.

Gyáni G. (1997): *A nagyvárosi köztér. A modernitás élménye*. Liget Műhely 1997.02.12. (Letöltés: 2022. 06. 04.)

György E. (2020): *Köztes terek, a rendszerváltás utáni nyócker identitása*. L'Harmattan Kiadó, Budapest.

Hernández, B., Hidalgo, M. C., Ruíz, C. (2014): Theoretical and methodological aspects of research on place attachment. In L. C. Manzo, P. Dewine-Wright (eds): *Place Attachment: Advances in Theory, Methods and Applications*. Routledge, Oxon. 136–155. https://doi.org/10.4324/9780203757765

Hidalgo, M. C., Hernandez, B. (2001): Place attachment: Conceptual and empirical questions. *Journal of Environmental Psychology* 21(3). 273–281. https://doi.org/10.1006/jevp.2001.0221

Holló Sz. (1994): *Budapest régi térképeken, 1686–1896*. Officina Nova, Budapest.

Horváth D. (2019): *Városi diverzitás és városrehabilitáció*. PhD-értekezés. Szegedi Tudomány Egyetem, Szeged.

Illyefalvi, I. L. (1933): *A székesfőváros múltja és jelene*. Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala, Budapest.

Katus L. (2010): Budapest népessége, népesedése és társadalma a 19–20. század fordulóján. In Barta Gy. (szerk.): *Budapest, világváros a két századfordulón*. Napvilág Kiadó, Budapest.

Kasarda, J. D., Janowitz, M. (1974): Community attachment in mass society. *American Sociological Review* 39(3). 328–339. https://doi.org/10.2307/2094293

Komoróczy G. (szerk.) (1995): *A zsidó Budapest*. Városháza, MTA Judaisztikai Kutatócsoport, Budapest.

Kurucz A., Fogarasi B., Balázs B., Dúll A. (2021): A budapesti II. János Pál pápa tér térszintaktikai elemzése: A térszerkezet és a megfigyelhető viselkedésformák, térhasználatok összefüggései. In Sass J. (szerk.): *Út a reziliens jövő felé*. A Magyar Pszichológiai Társaság XXIX. Országos Tudományos Nagygyűlése. Kivonatkötet. Paper 26.

Lewicka, M. (2005): Ways to make people active: The role of place attachment, cultural capital, and neighborhood ties. *Journal of Environmental Psychology* 25(4). 381–395. https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2005.10.004

Lewicka, M. (2010): What makes neighborhood different from home and city? Effects of place scale on place attachment. *Journal of Environmental Psychology* 31(1). 35–51. https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2009.05.004

Lewicka, M. (2011): Place attachment: How far have we come in the last 40 years? *Journal of Environmental Psychology* 31(3). 207–230. https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.10.001

Lichtenberger, E., Cséfalvay Z., Paal, M. (1995): *Várospusztulás és felújítás Budapesten* (Urban decline and renewal in Budapest). Magyar Trendkutató Központ, Budapest.

Milgram, S. (1970): The experience of living in cities. *Science* 167(3924). 1461–1468. https://doi.org/10.1126/science.167.3924.1461

Mazumdar, S., Docuyannan, F., McLaughlin, C. M. (2000): Creating a Sense of Place: The Vietnamese-Americans and Little Saigon. *Journal of Environmental Psychology* 20(4). 319–333. http://dx.doi.org/10.1006/jevp.2000.0170

Lukács L. (1996): *Pest-Buda, az 1867-es kiegyezés idején*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Norberg-Schulz, Ch. (1980): *Genius Loci. Towards a Phenomenology of Architecture*. Academy Editions, London.

Paget, J. (2022): *Magyarország és Erdély*. Rubicon Intézet, Budapest.

Podhradczky J. (1833): *Buda és Pest szabad királyi városoknak, volt régi állapotokról*. Esztergami k. Beimel József, Pest.

Relph, E. (1976): *Place and Placelessness*. Pion, London.

Sadan, E., Churchman, A. (1997): Process-focused and product-focused community planning: Two variations of empowering professional practice. *Community Development Journal* 32(1). 3–16. http://dx.doi.org/10.1093/cdj/32.1.3

Scannell, L., Gifford, R. (2010): Defining place attachment: A tripartite organizing framework. *Journal of Environmental Psychology* 30(1). 1–10. https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2009.09.006

Seamon, D. (1979): *A Geography of the Lifeworld. Movement, Rest and Encounter*. St. Martin's Press, New York.

Sennett, R. (1971): *The Uses of Disorder Personal: Identity and City Life*. Penguin, Hannondsworth.

Siklóssy L. (1929): *Svábhegy*. Svábhegyi Egyesület, Budapest.

Simmel, G. (1950): The Metropolis and Mental Life. In Wolff, Kurt H. (eds): *The Sociology of Georg Simmel*. Free Press, New York.

Simon M. (2001): Regionalizmus: a hely (ki)hívása. *Építés–építészettudomány* 29(1–2). 109–117.

Simon M. (2004): Identitáskeresés és arculatteremtés: A regionalizmus értelmezése a hazai építészetben 1989–2003. *Építés–építészettudomány* 33(3–4). 235–252.

Sonkoly G., Alföldi Gy., Benkő M. (2019): Managing Urban Heterogeneity: A Budapest Case Study of Historical Urban Landscape in Creativity, Heritage and the City. In Roders, A. P., Bandarin, F. (eds): *Reshaping Urban Conservation*. Springer Singapore, Singapore. 149–166. https://doi.org/10.1007/978-981-10-8887-2

Stokols, D. (1987): Conceptual strategies of environmental psychology. In Stokols, D., Altman I. (eds): *Handbook of Environmental Psychology*. Vol. 1, 41–70. Wiley, New York.

Stokols, D., Shumaker, S. A. (1982): The psychological context of residential mobility and well-being. *Journal of Social Issues* 38(3). 149–171. https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.1982.tb01776.x

Száraz Gy. (2007): *Budapest-dekameron*. Kortárs Kiadó, Budapest.

Taylor, R. B. (1988): *Human Territorial Functioning. An Empirical, Evolutionary Perspective on Individual and Small Group Territorial Cognitions, Behaviors, and Consequences*. Cambridge University Press, Cambridge

Táncsics E., Csorba G., (Buza P., szerk.) (1994): *Táncsics Eszter és Csorba Géza naplója 1873–79*. Széphalom Könyvműhely, Budapest.

Táncsics, M., (1867) (szerk.: H. Kohut, M. 1976): *Fővárosunk*. Budapesti Főváros Levéltár, Budapest.

Tihanyi D. (2012): *Kreatív stratégiák és a köztéri művészet szerepe a városrehabilitációban*. DLA-értekezés. Moholy-Nagy Művészeti Egyetem, Doktori Iskola, Budapest.

Tuan, Y. F. (1974): Space and place: Humanistic perspective. *Progress in Geography* 20(6). 233–246. https://doi.org/10.1007/978-94-009-9394-5_19

Valera, S., Vidal, T. (2017): Some cues for a positive environmental psychology agenda. In Bahi, G. F., Pol, E., Navarro, O. (eds): *Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research*. Springer, Switzerland. http://doi.org/10.1007/978-3-319-31416-7

Várnai G. (2001): *Kőbányai út. Stratégia és program*. PARDES Város- és Településpolitikai Kutató és Tanácsadó Iroda, Budapest.

Wandersman, A. H., Nation, M. (1998.): Urban neighborhoods and mental health. Psychological contributions to understand toxicity, resilience, and interventions. *American Psychologist* 53(6). 647–656. http://dx.doi.org/10.1037/0003-066X.53.6.647

Adatforrások:

https://www.ksh.hu/mult_kronologia (Letöltés: 2022. 08. 26.)

KSH (1963): *1960. évi népszámlálás 6. Foglalkozási adatok*. https://library.hungaricana.hu/hu/view/NEDA_1960_06/?pg=320&layout=s (Letöltés: 2023. 01. 24.)

KSH (2014): *Népszámlálás 2011*. https://www.ksh.hu/nepszamlalas/ (Letöltés: 2023. 01. 24.)

Funkcióváltások Budapest szakrális városi terében 1990-től

Dobai Attila Marcelián*

Bevezetés

A posztszocialista[1] városi tér architektúrájában a rendszerváltás előtti térszerkezet sajátosságainak visszatükröződése a mai napig szembetűnő. A barnamezős területek, az elhagyott, megszűnt szociális, egészségügyi, kulturális építmények markánsan meghatározzák Budapest városképét, mint identitásukat veszített helyek. A globalizáció következtében, továbbá az áruházláncok elszaporodásával, a gazdasági térszerkezet megváltozásával a falanszter jellegű épületek, *nem-helyek* (Auge 2009) is megjelentek. Az új szellemiség (szabadversenyes kapitalizmus) térnyerése nyomán a falanszter jellegű bevásárlóközpontokkal és az irodaházak elszaporodásával az identitás nélküli helyekben való feloldódásé lett a főszerep. A meglévő szakrális és bizonyos nem szakrális helyek mint szimbolikus identitáserősítő helyek, háttérbe szorultak. Ennek ellenére találunk jó néhány üdítő példát ennek ellenkezőjére, illetve az épített történelmi örökség megújítására is vannak törekvések. Fokozódó igény mutatkozik a modern és a régi stílusok sajátos kombinálására, ami a szakrális térbe ágyazódó ingatlanoknál is megjelenik. (Például a közelmúltban adták át a Ciszterci Rend Zirci Kongregációjához tartozó Szent Imre Gimnázium Tornacsarnokát, melynek modern szürke kockatömbje rendhagyó építészeti megoldással csatlakozik a neobarokk főépülethez).

A rendszerváltást követő városfejlődés folyamata a szakrális térben is kettős természetű volt: benne egyszerre nyilvánult meg az ideológia által megteremtett szocialista épített díszlet (Zsidai 2022) lebontása és a globális hatások. A szocialista múltat felváltotta a kapitalizmus, ami egyfajta sajátos visszatéréseként is

* Dobai Attila Marcelián (PhD), Eötvös Loránd Tudományegyetem.

1 Vö. Komplex politikai és gazdasági átalakulás Közép- és Kelet-Európában, a posztszovjet térségben a politikai hegemónia megtörése, Derek et al. (2009): *The Dictionary of Human Geography*. Wiley–Blackwell, 571.

értelmezhető (Hirt 2012, idézi Berki 2014). Jelen munkában arra vállalkozhatunk, hogy a szakrális városi térben történt változásokat mutassunk be; elsősorban az új hitek és meggyőződések téri gyakorlataira vonatkozóan, kiemelten a buddhistákra és a Krisna-hívőkre fókuszálva. Városok szakrális térszerkezetére irányuló kutatásokra a magyar geográfiában kevés előképet láthatunk (Nemes Nagy 2021).[2] Markánsabban a téma nem is jelent meg eddig a hazai munkákban (Dobai 2021a). E kötet speciális területi szempontja mégis megalapozza relevanciáját, hiszen az ideológiai csere átírta a helyidentitásokat és a korábbi kulturális narratívákat, és a profán terek mellett a szakrális tér vonatkozásában is több markáns változás következett be (Dobai 2021b). A rendszerváltást követően egyes társadalmi csoportok identitásának (re)definiálására és új közösségek téri igényeinek artikulálására is igény mutatkozott: Budapest interkulturális[3] várossá vált. A felekezeti csoportidentitások és a „szelf"-ek, a demokratikus jogi környezetnek köszönhetően, szabadabb diskurzusokat hozhattak létre a városszövetben, ez a folyamat pedig alapvetően változtatja meg a kollektív társadalmi narratívát, szabadabbá formálja az énkifejezést (Csabai–Erős 2000).

Vizsgálati módszer

Budapest szakrális térszerkezetének vizsgálatához kvalitatív és kvantitatív módszertani eszköztár egyvelegét alkalmaztam. Félig strukturált interjúkat készítettem, majd ezeket az egyes felekezeti terek térképeivel egészítettem ki, valamint megfigyeléses terepvizsgálatot végeztem. A félig strukturált interjúk elkészítése során a Kvale–Brinkmann (2015) által leírt szakaszokat vettem figyelembe.

A téma sokszínűsége indokolta a módszertan rugalmas megválasztását, és az operacionalizálás során a tisztán kvalitatív vizsgálat helyett egy újszerű megoldást választottam. A kitűzött kutatási irány legjobban komplex módon vizsgálható, és erre a MAXQDA 2020 megfelelő felhasználókörnyezetet biztosít:

> [...] a számítógéppel támogatott kvalitatív adatelemzés és a trianguláció lehetséges kapcsolódási pontjainak vizsgálata a multikódolt adatok (szöveg, kép, audió- és videóadat) elemzésére alkalmas szoftverek gyors fejlesztésének köszönhetően állandó témaként jelenik meg a nemzetközi szakirodalmi diskurzusban. (Sántha 2017: 33)

2 Nemes Nagy József témavezetői véleménye Dobai Attila PhD-disszertációjáról.

3 Az „interkulturalitás" fogalmán itt a különböző kultúrák közötti interakciós folyamat első szakaszát értjük, amely a kapcsolat létrejöttét, a megértés, illetve az elfogadás időszakát foglalja magába, amelyet később a multikulturalitás vagy a transzkulturalitás szakasza követ (Ladányi–Hrenek 2019).

A számítógéppel támogatott adatelemzés alkalmas volt arra, hogy a különböző modalitású információkat elemezzem és összehasonlítsam.

A szakralitás fogalmi elemei[4]

A szűkebb téma szempontjából a szakralitás fogalmának tisztázását elengedhetetlennek tartom. A *sacralis(ae)* a latin szótár szerint „Istennek szentelt hely" (Györkösy 2001); valami olyan jól meghatározható helyet jelöl, amely a természetfelettinek, az Ő (ti. a természetfeletti) számára kisajátított hely. A szent és profán (Eliade 2014) dualitásában lehet leginkább a szakralitást értelmezni. A természetfelettinek szabadsága van abban, hogy bárhol megnyilvánuljon, még a nem szent, ún. profán terekben is. A szent hely az egészen konkrétat jelöli, amelyet leginkább az alábbi meghatározással lehet leírni:

> A szakrális tér olyan része a térnek, ahol a szent megnyilvánulása végbemegy *(hierophania)*, ennek megtapasztalása érdekében jól definiálható értékrendekkel rendelkező csoportok (egyedül vagy többen) ezeket a helyeket időről időre felkeresik különböző rítusok végzése céljából, azért, hogy felvegyék a kapcsolatot a transzcendenssel és esetenként egymással. (Dobai 2019: 39)

A hely, a rítus és a találkozás aktusa szorosan összekapcsolódik konkrét spirituális élmények kapcsán. Bár egyes protestáns közösségekben nincs jelentősége a helynek, a szakrális inkább közösségi vagy egyéni élmény, és a hely „géniusza"[5] kevésbé meghatározó, ennek ellenére ebben az összefüggésben minden felekezeti tér szent. A szakrális helyek kialakításában hangsúlyosak a rítusok helyei és eszközei a liturgikus térben. Valamennyi spirituális közösségben a befogadás előtt határhelyzet áll fenn: az érintett jelen van, de mégsincs ott a fizikai tér lelki szféráiban, nem tapasztalhatja meg a teljes élményt, jelenléte fogyatékosságot szenved, nem befogadott, hanem kulturális „másiknak" tekintik (Csabai–Erőss 2000). A beavatással nem rendelkezők a szentet csak távolról szemlélhetik, hiszen hiányzik a hitaktus, amely az érzékelést is kiegészíti, formálja. A határhelyzet mindenkinél fennáll, aki nem kapott beavatást a misztériumba, mert ehhez a rítusokon és a megtapasztalásokon keresztül vezet az út.

4 A bekezdés a 2022-ben megjelent *Budapest szakrális terei a rendszerváltozás után* c. monográfia vonatkozó részeinek átdolgozásából született (vö. Dobai 2022).

5 Hamvas Béla (1940) fogalma szerint a helyek sajátossága, saját rá jellemző karaktere, ami mással nem cserélhető fel és nem helyettesíthető.

A szakrális terek fizikai határai ajtók, ablakok, a lezárt szentély. (A templomokban a Szentek Szentjét rács szokta elválasztani, illetve az oltártér magasabban van, mint a templom többi része, kiemelkedik, a szentebbnél még szentebb és bensőségesebb.) A nyitott ajtón és nyitott ablakon keresztül jelzik a beengedést, viszont a határokat, a világtól való elválasztást is. Aki kint van, az nem lehet bent; aki belát, nem részesül még abban, mint az, aki egészen közel van, bent van, beavatott, s a tér más minőségét élheti át, erre kap engedélyt a rítus által. A terek további tagozódása mutatja a befogadás, beavatás különböző szintjeit. Annak ellenére, hogy a protestáns vagy neoprotenstáns gyülekezetekben a „szentély" és a beavatás színterei nem ennyire nyilvánvalóak, a struktúrákban, a szabályokban a fokozatosság és a „beépülés", a taggá fogadás, vezetővé válás folyamatai őrzik a klasszikus, többlépcsős beavatási szertartások kötött rendjének rigorózusabb lenyomatát (Dobai 2022). A beavatás teljességét a rítus szabályos elvégzésével élheti meg az egyén: felszabadulhat, és megkapja az ígéret szerint neki járó lehetőségeket. A beavatás mindig azt jelenti, hogy a beavatás előttihez képest többletjogokat és többletkötelezettségeket is kapunk.

Részletesebben jó példája ennek a katolikus húsvéti liturgiában a húsvéti szent három nap első akkordja, a szombati vigília-szertartás (nagyszombaton), ahol a szentmisében a keresztségi fogadalmak megújítása is beépítésre került, így emlékeztetve a már hívőket keresztségi ígéreteikre. A nagyszombati liturgia tűzszenteléssel kezdődik, amely bevezeti a misztérium ünneplését. „Tündöklő fényeknek teremtője, Isten, / az idők ritmusát Te szabod meg bölcsen, / lement már a nap, ránk tör a rút káosz, / add nékünk fényedet, add meg jó Vezérünk".[6] Ebből is látszik, hogy a tér, az idő, a világosság és sötétség egyszerre jelennek meg ebben a pár soros énekben (az éjszaka és a nappal, a sötétség és a világosság ellentétpárok). Az ének a tűzszenteléssel véget ér. Ahol erre lehetőség van, a szabadban vagy a templom előterében, a küszöb előtt végzik a szentelést, ez tekinthető a templom aktivitásterének (Keményfi 2004). Majd a szertartás vezetője bevonul elsőként a templomba az új húsvéti gyertya fényével. A fentiekből látható, hogy a hely géniusza kizárólag úgy érthető meg, ha több aspektusból szemléljük a szakrális helyet és annak külső és belső kiterjedését, így valamit megérthetünk a misztériumból. Jelen munkában a szakralitást helyhez és térhez kötődő fogalomként használjuk.

6 Elektronikus forrás: http://nepenektar.hu/idoszak/husvet/liturgia/51/h/653/tundoklo-fenyeknek-inventor-rutili (Letöltés: 2022. 08. 12.).

A posztszocialista történelmi tér és városszövet jellemzői

A demokratikus fordulat folyamatként ment végbe és nem egy konkrét ponton történt meg. Nem volt háborús katarzis – sokszor emlegetik a közbeszédben is Antal József vonatkozó mondását: „Tetszettek volna forradalmat csinálni". Az átmenet hazánkban békés volt, de hosszabb távon társadalmi téren máig számos megalkuvással és a múlt feldolgozatlan tartalmaival kell szembenéznünk, össztársadalmi szinten nagy árat fizetünk a múltfeldolgozás hiányosságai miatt.

Az 1970-től kezdődő időszakban már megmutatkoztak a szocialista rendszer betegségei, valamint a rendszer társadalmi és gazdasági fenntarthatatlansága. A bevezetett „új gazdasági mechanizmus" 1968-tól próbálta a fővárosban is érzékelhető egyenlőtlenségeket és gazdasági egyensúlytalanságot orvosolni, de a rendszer mélyen megbúvó problémáira nem jelentett megoldást. A fővárosban is az ipar fokozatos hanyatlása és a termelékenység csökkenése volt jellemző. A Szovjetunió fokozatos átalakulása és válsága a térség valamennyi országában éreztette hatását. Ennek eredményeként világossá vált már 1980-tól, hogy a rendszer át fog alakulni, noha ekkor még a válság a szocialista „díszlet" (Zsidai 2022) leple alatt kezdett el csupán kibontakozni. A '80-as években Budapesten már erőteljesen jelen volt a „második gazdaság", amely ekkorra már függetlenedett az állami újraelosztás rendszerétől (Kocsis 2008). A hanyatlás éveiben az értelmiségiek, a szellemi ellenállás mozgalmai megszervezték fórumaikat, ahol a változásra való nyitottság a társadalom szélesebb rétegeiben kialakult, miközben a politikai vezetők helyzete egyre bizonytalanabbá vált. A párt még próbálkozott azzal, hogy különböző módokon stabilizálódjon, megújuljon, ám ezek a reparációs kísérletek rendre kudarcot vallottak. A szocialista gazdaság a hiánygazdaságra épült, intenzív redisztribúciós politikával: a szükségletek szerinti újraelosztás volt a gazdaság motorja (Kornai 2011).

Az itt tárgyalt téma kontextusba ágyazásához mindenképpen szükséges egy rövid történeti áttekintést tenni. A szakrális teret érintő két sajátos jelenség, hogy míg a városban a vallási élet gyakorlásának helyei a városszöveten belül a lakótelepek környezetében perifériára kerültek, a posztszocialista Budapesten viszont (például funkcióváltással) új felekezeti terek jöhettek létre.[7]

Az ország infrastruktúrája a II. világháborútól kezdődően súlyos problémákkal volt jellemezhető, s ez alól a főváros sem volt kivétel: a megoldatlan lakásválság mellett alapvetően az alulurbanizáltság dominált a legtöbb régióban (Szelényi–Konrád 1971). A városokban gyönge volt a szolgáltatói szektor is, de a szocialista berendezkedés és a szakpolitikák elfedték a lényegesebb

7 Jelen dolgozatban a Tan Kapuja Buddhista Egyház épületegyüttesével foglalkozom részletesebben.

különbségeket a társadalmi rétegek között. A politikai elit a budai településrészeket preferálta lakókörnyezetként (Rácz 2018), még a lakótelepeken sem a legszegényebbek laktak, hiszen a lakáspolitikai elvek is a középosztály lakáshoz jutását támogatták (Csizmady 2003). Az Óbudai lakótelep volt az első jó példája annak, hogy a leromlott állapotú, egészségtelen életkörülményeket nyújtó lakások helyett alternatívaként bármely társadalmi réteg tagjai összkomfortos lakásokhoz juthattak, sőt a munkások előnyben voltak. Az új lakások tekintetében (is) az egész főváros területén várólista volt érvényben minden esetben, a lakáshoz jutást emellett 5 év helyben lakáshoz kötötték (Izsák 2003). Pesten és Budán is jelentős beépítések történtek, ami a zöldfelületek szignifikáns csökkenéséhez vezetett (Izsák 2003). A szocializmusra jellemző volt a szolgáltatások tömbszerű megszervezése, a lakótelepek multifunkciós közösségi tereket is alkottak, orvosi rendelővel, iskolákkal, óvodával, fodrászatokkal stb. Igyekeztek élhető városrészeket kialakítani, s a rekreációs funkciók is megjelentek. A felekezeti funkciók háttérbe szorultak, bár épült néhány új templom 1950–1989 között, természetesen igazodva a kor építészeti stílusjegyeihez. A szakrális építészetben a szocialista realizmus karaktere volt a meghatározó (Urbán 2019).

A rendszerváltást követően két párhuzamos pályán haladt a városi szakrális terek megújulása: részben a történelmi felekezetek tereinek átformálódása mentén (a rendszerváltást követő években számos rekonstrukció zajlott), részben a globálisan már jelen lévő, hazánkban viszont újonnan megjelenő közösségek által.

A felekezeti liturgikus és közösségi terek – az állam és egyház közötti, törvényben rögzített egyezségeknek köszönhetően, a jóváhagyási folyamatok eredményeként – jelentős átalakuláson/visszarendeződésen mentek keresztül. Ez a változás szükségszerűen érintette a város több pontját, ahol a korábbi államosítás következtében oktatási/kulturális és egyéb nem vallási funkciók kaptak helyet. Több állami intézménynél hozott magával ingatlancserét, költözést, illetve kompenzációt az egyházakkal történő megegyezés alapján a kialakult helyzet. A rendszerváltás pillanatától az egyházi ingatlanvagyon kompenzációját az állam az egyes érintett közösségeknek állandó járadékként megfizeti. Az esetek nagy részében az ingatlanokat a korábbi egyházi tulajdonosok kapták meg, de több olyan eset is ismert, amikor a felajánlott ingatlan helyett a történelmi egyházak a kompenzációt választották.

A gazdasági és társadalmi folyamatok motorja a nyitottabbá váló jogi szabályozás (Dobai 2020) volt, amely megteremtette a csoportidentitások őszintébb narratíváit a fővárosban és vidéken. A városi tér mint interkulturális szöveg is új lehetőségeket kapott a szabadabb interpretációkra és a nyugati eszmék befogadására. A szakrális térben jelentős átalakulás következett be, amely a történelmi közösségek súlypontjait is érintette. Az 1990-es évek gazdasági átalakulási folyamata mellett társadalmi, s benne komplex kulturális változásokról is beszélhetünk, amelyek átformálták a lokális közösségek tereit. Új hitek és

meggyőződések jelentek meg Budapest posztszocialista városi terében, melyek transzformatív hatása a történelmi egyházak által sűrűn behálózott citymagot érintették, illetve elszórtan megjelent a külsőbb kerületekben (Dobai 2021a).

A demokratikus államszervezet kiépülésével sajátos kulturális nyitásra is sor került. Többek között az alábbi tényezőknek köszönhetően megteremtődtek a közösségi terek demokratizálódásának peremfeltételei: „átalakuló politikai irányítórendszer, a tulajdonviszonyok megváltoztatása, szabad ingatlanpiac, a piacgazdaság térnyerése, megváltozott nemzetközi kapcsolatrendszer, a vállalkozói tőke megjelenése, globalizáció és gazdasági szerkezetváltozás, lakóhelyi mobilitás, új várospolitika, új menedzsment, városrehabilitáció, városfelújítás" (Csapó–Lenner 2015: 120). A fentiek összhatásaként a szakrális tér szerves átalakulását figyelhetjük meg, ezen belül pedig változatos téri tendenciák mutathatók be. A korábbi rendszer lenyomatai az intézményi struktúrákban, az egyéni narratívákban is jelen vannak. A számvetés a demokratikus fordulat kulcskérdése, a múltfeldolgozás a társadalmi folyamatok megértése és értelmezése miatt elengedhetetlen lenne, sajnos elmaradt katarzisról beszélhetünk (Zsidai 2011). A magyar társadalmi közbeszédben problémát okoz a történelmi múlttal való reális szembenézés, amit az emlékhelyek létrehozása némileg kompenzál, de továbbra is igaz, hogy a történelmi múlt politikai érdekektől mentes interpretációja nem történhetett meg, bármiféle nyílt társadalmi diskurzusnak csupán a csírái vannak jelen. Fokozottan igaz ez az állam és egyházak közötti viszonyrendszerekre, a felekezetek elmeséletlen tértörténeteire[8] is.

Hitek és meggyőződések, új közösségek terei a fővárosban

Nagy európai városokban jól észrevehetők a globalizáció miatt bekövetkezett specifikus változások a szakrális terekben (Havličeк 2014). Több tanulmány foglalkozik a városi szakrális tér kérdésével, de ezek nagyrészt Nyugat-Európa-fókuszúak. Az elmúlt években több publikáció született a szakrális térhasználat posztszocialista változatainak kutatásából, és ezek egy része a geográfusok körében újszerű konzekvenciákhoz vezetett. A megjelent művek többnyire Kelet-Közép-Európa régióira irányuló tudományos kutatások, de látunk nyugati példákat is. A keleti blokkban a demokratikusabb városokat, a „vallási tájat"[9]

8 A „tértörténet" saját fogalom, de szorosan kapcsolódik ahhoz a diskurzushoz, amelyet a témában Pécsi Katalin kezdett el (vö. Pécsi 2007). A fogalmat ebben az összefüggésben viszont ő nem használja.

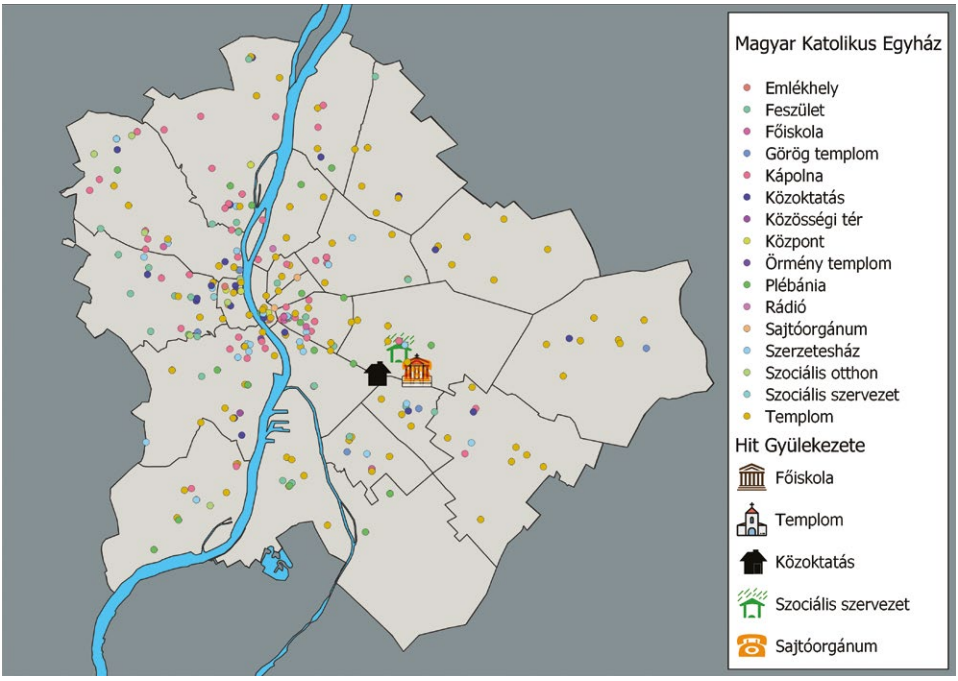
9 Az angolszász szakirodalomban a *sacred landscape* kifejezést használják, amelyet saját munkámba átemelni nem kívánok, helytállóbbnak tekintem a „szakrális táj" fogalmát, amelyet városi kontextusban megszorítóan kell értelmezni meggyőződésem szerint, hiszen a 'szakrális táj' fogalma a néprajzi szakirodalomban elsősorban a búcsújáróhelyek, szakrális kisépítmények vonatkozásában használatos (Dobai 2019).

pluralitás és sokszínű térhasználati gyakorlatok jellemzik (Havliček 2014). A kutatások középpontjába került városokat bizonyos globális hatások mellett érzékelhető társadalmi egyenlőtlenségek és gyors városrobbanás jellemzi, a vizsgált településeken a mobilitás is kiemelkedő mutató (Kong 2010).

Hazánkban főként a néprajzkutatók foglalkoztak a szakrális tér kérdésével, de van precedens határterületi munkákra is, például Keményfi (2004), vagy a vallásökológia keretein belül Bartha Elek több település szakrális térszerkezetét vizsgálta (Bartha 1992). Az új közösségek sajátosságait leírták kulturális antropológusok is, például Gergely, Papp (2007). A fenti írások a közösségek belső szerkezetére, szociometriájára koncentráltak, az etnográfusok a falvak szakrális életét tárták fel.

Városok szakrális terét kvalitatív, komparatista módszerrel vizsgáló hazai kutatásaimra fentebb utaltam. A társadalmi tér mellett a fizikai terekben történt változások is markánsak. Az új vallási közösségek fokozatosan építették ki felekezeti gyakorlataikhoz illeszkedő intézményeiket, igazodva sajátos igényeikhez. Ez a telek és helyszínválasztásaikból is kitűnik, és ennek tényét a felekezeti közösségek tagjaival készített interjúk is igazolták.[10] A változatos helyszínválasztást mutatja, hogy bár az elhagyott ipari létesítményekre vonatkozóan számtalan új hasznosítási lehetőség merült fel, ám többnyire frissen alakult gazdasági társaságok vették birtokba azokat, de például – igaz, egyetlenként – a Hit Gyülekezete épülete a Gyömrői úti barnamezős területen áll mint sokcélú vallási komplexum (Dobai 2021b), a hívők és az egyház szervezetének igényeihez igazodva *(1. ábra)*. Egy másik funkcióváltást jelez a városszövetben a Golgota Gyülekezet központja, amellyel az egykori Belvárosi Híradó, majd későbbi Horizont Mozi kapott szakrális funkciót. Itt szintén egy tömbszerű, sokféle feladatot integráló multifunkciós tér (kávézó, iroda, istentiszteleti tér, gyermekmegőrző stb.) jöhetett létre, a Dohány utca és az Erzsébet körút sarkán (Dobai 2021b). Az általam vizsgált felekezeti közösségekben közös vonás, hogy centralizáltak, a térben jól elkülönülnek. A kvalitatív vizsgálat során nyilvánvalóvá vált, hogy a felekezetek tudatosan szerveződnek központokba, működésük így gazdaságosabb, az erőforrásokkal történő gazdálkodásuk észszerűbb. Ennek ellenére a legtöbb közösségnek vannak vidéki, illetve kisebb fővárosi vonatkoztatási pontjai, ezek nem jelentősek a fővárosi működés tekintetében. A somogyvámosi Krisna-völgy, illetve az Uszó Buddhista Oktatási, Kulturális és Elvonulási Központ két olyan hely, amely mindkét közösség identitásához hozzá tartozik, állandó kapcsolatban a budapesti helyekkel, mégis több tekintetben elkülönülnek.

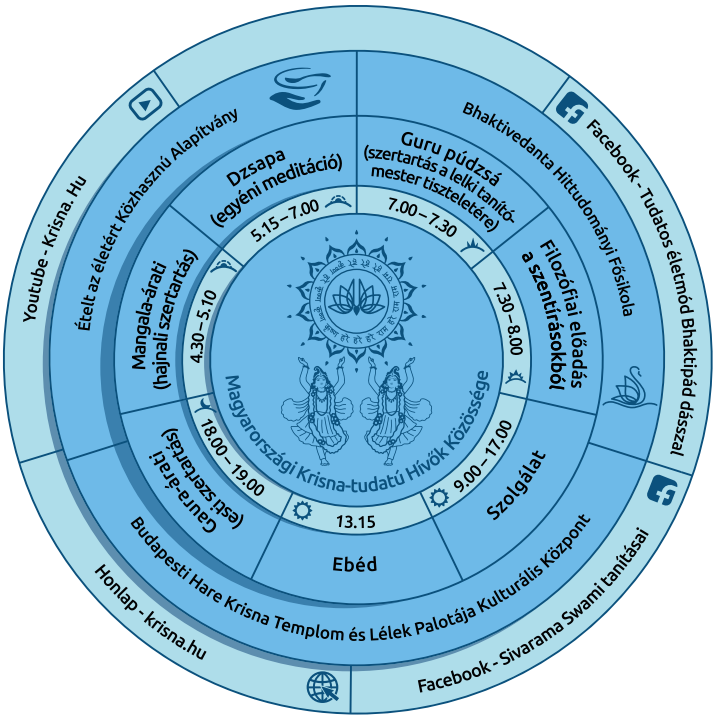
10 Vö. *A szakrális tér dimenziói: Budapest szakrális térszerkezetének egyes aspektusai* c. PhD-disszertációhoz kapcsolódó, 2019–2020 között végzett terepkutatás eredményeivel.



1. ábra. A Hit Gyülekezete többfunkciós központja a városi térben (Dobai 2022)

A Magyarországi Krisna-tudatú Hívők Közössége, valamint a Tan Kapuja Buddhista Egyház terein keresztül a funkcióváltások szisztematikusan is bemutathatók. Az egyes közösségekre jellemző sajátos időstruktúrák határozzák meg a mindennapok gyakorlatait. A közösségek külső és belső tereinek ábrázolása a terepi munka során a közösségek mikrokozmoszai segítségével történt, így könnyen áttekinthetővé válik az egyes közösségek virtuális és fizikai jelenléte és a tér–idő relációk is *(2. ábra)*. Az ábra külső részein a közösségek kommunikációs csatornái láthatók, beljebb haladva minden közösség esetében a fenntartott intézmények, szolgálatok, szolgáltatások. A belső kör az egyes felekezetek legbelsőbb hitéleti dimenzióit mutatja: a liturgikus tér eseményeit, illetve utal a hitrendszerre, a követett vallásfilozófiai tartalmakra is, specifikus szimbólumokon keresztül. Az új közösségek a társadalomban addig meglévő liturgikus időstruktúrákat átírták, megjelent a Krisna-tudatúak sajátos „örök idő" szemlélete, amely a rítusokban is kifejeződik. Valamennyi felekezeti meggyőződés a térben egyre többször válik láthatóvá, a város szerves részét képezik a felekezeti mozgalmak. A főváros a rábeszélés (Dobai 2022), a meggyőzés, a nézőpontváltásra ösztönzés helye is lett. A térítő vallások számára a demokratikusabb tér jó terep az ideológiák kifejeződésére, a vallási identitás erősítésére. A belső tér és a külső tér intenzívebben kapcsolódik össze a szabadtéri vallási cselekmények által (például zarándoklat, körmenet, felvonulás *(Ratha Yatra)* nyaranként, felekezeti

fesztiválok, például Zsidó Nyári Fesztivál). A fenti események így a „megmutatás" lehetőségei lettek. A történelmi egyházak szintén törekednek láthatóbbá válni a városban, jól mutatja ezt például a szerzetesrendek által szervezett „Szerzetesek Tere" rendezvény, Budapest belvárosában.[11] A láthatóság, a közösségek észrevehetőbb jelenléte nyilvánvalóan a törvényi és társadalmi posszibilizmus eredménye, ezzel együtt az új közösségek és a globalizáció egyértelműen hatnak a történelmi felekezetek térhasználatára is. Az online jelenlét a fiatalabb generáció megszólításához elengedhetetlen. A „korszerűbb" szemléletű, befogadóbb pünkösdi keresztény közösségek például intenzíven jelen vannak az online térben többféle és rendszeres tartalmak generálásával: statikus és valós idejű bejegyzéseket, tanításokat osztanak meg. Az *Instagram*, a *Facebook*, a *Youtube*, a *TikTok* használata egyre inkább elterjed a hazai egyházak kommunikációs gyakorlatában. A fizikai tértől eltávolodva egy megfigyelhető sajátos térváltás, amely növelte a történelmi egyházak online jelenlétét is, például a COVID19-pandémia idején (Dobai 2022). Több közösség az addig nagyon minimális online jelenlétet lehetőségnek tekintette, amely erősítheti az azonosságtudatot, egyszersmind hozzájárulhat a vallási identitás erősítéséhez és megtartásához (Andok 2021).



2. ábra. Krisna-tudatú hívők mikrokozmosza (Dobai 2022)

11 Vö. https://szerzetesek.hu/hirtegla/szerzetesek-tere-szines-programja (Letöltés: 2022. 10. 05.).

Az amerikai „evangéliumi ébredés" és a keleti irányzatok, a meditáció műhelyei egy időben robbantak be a nyugati világba. A nyitás korán érzékelhető volt az amerikai társadalomban, hozzánk ezek a folyamatok megkésve érkeztek el (Dobai 2018). Magyarországon már a rendszerváltást megelőző években jelen voltak Krisnások, bár még többnyire inkognitóban vettek részt a főváros spirituális életének megszervezésében. „A Guru 1987-ben álruhában és parókában, festmény importőrnek álcázva magát terjesztette a Krisna-tudatot" (Dobai 2021a: 125). A mozgalomhoz, hasonlóan a hippi korszakhoz, alapvetően ebben az időben is kallódó fiatalok csatlakoztak, a nagy öndefiníciós kísérletek kora ez hazánkban, társadalmi és egyéni szinten egyaránt. „Teljesen más volt a hangulat, ilyen forradalmi hangulat volt" – emlékszik vissza egy Krisna-tudatú interjúalany.[12]

A Krisnások Lélek Palotája központja egy jórészt kertes házas zöldövezeti területen fekszik, Óbudán. A környéken néhány szolgáltató- és kiskereskedelmi egység található. A központban az Ételt az Életért Alapítvány főzőkonyhája, női és férfi szerzetesi *ashram*ok,[13] illetve liturgikus tér, adminisztratív központ és a Bhaktivédanta Főiskola épülete fekszik egy telken. Az ingatlanon korábban kizárólag lakófunkció volt jelen. A teljes idős[14] hívők egy része a környéken lakik, a hívők számára társasház is biztosított a közelben, ahol kizárólag ők élnek, „kommunaszerű" lakóegységekben. A főiskolai hallgatók kollégiuma a központ közelében található. A korábbi központ, a Máriaremete településrészen található ingatlan is családi ház volt. Érdekesség, hogy a közösségi épületegyüttessel pont szemben egy római katolikus templom áll.

A Tan Kapuja Buddhista Egyház multifunkciós tömbje a IX. kerületben található, két nagyobb épület funkcióváltását figyelhetjük meg itt. Az egyház tagjai a IX. Kerületi Ingatlankezelő Vállalat, valamint a IX. kerületi Tanács V.B. által működtetett óvodaépületbe költöztek, több év lakásokban és bérleményekben eltöltött idő után. Az egyház központja, a Krisna-tudatú hívők központjához hasonló módon, egyben van az egyház főzőkonyhájával, illetve a Kőrösi Csoma Sándor Könyvtár és a Buddhista Főiskola is itt működik. Az épületekben többféle buddhista irányzat szentélyei megtalálhatók. A volt óvodakertben, a József Attila-lakótelep ölelésében, a Tiszta Tudat Sztúpa található, amelyet szabadtéri meditációs gyakorlatok alkalmával „használnak" *(3. ábra)*. A Tan Kapuja Buddhista Egyház olyan közösség, amely ernyőszervezetként sokféle vallási irányzatot integrál, ami fontos szempont a tér megosztása során.

12 Dobai 2021: 125.
13 itt: kolostorok
14 Főállású egyházi alkalmazottak (hívők), akiknek valamilyen egyházi szolgálatuk van, munkahelyük a felekezeti tér.

3. ábra. Tiszta Tudat Sztúpa (Forrás: A Tan Kapuja Buddhista Egyház honlapja: https://www.tkbe.hu/galeria/esemeny/tiszta-tudat-sztupa-avatasa-20190518; a TKBE engedélyével közölve)

Mindkét közösséget vizsgálva, megállapítható, hogy a helyek kiválasztásánál fontos szempont volt az ingatlanokban elhelyezhető funkciók száma és azok alkalmassága szakrális célra. A belső terek és a csatlakozó zöldfelület kialakításánál is figyelembe vették a felekezeti és közösségi igényeket.

Összefoglalás

Jelen tanulmányban arra tettem kísérletet, hogy felvázoljam Budapest szakrális térszerkezetének változásait a rendszerváltás után. Kettős folyamatot látunk a városi térben, amely a falvakban jelen lévő szakrális térszerkezettől eltérő, sajátos (a városra jellemző) térstruktúrát ad. A rendszerváltás eszme- és eszközrendszere megteremtette a lehetőségét a városi tér demokratizálódásának. Bár a társadalmi térben a múltfeldolgozás szűk körben történt meg, mai napig várat magára, de a történelmi múlttal való szembenézés fontos momentuma volt az egyházi ingatlanok visszaszolgáltatása a korábbi tulajdonosoknak, illetve a kárpótlás intézményének kidolgozása. A társadalmi térben megteremtődtek az új városi diskurzusok helyei, így a szakrális helyek is láthatóbbakká váltak. A történelmi egyházak új koordináta-rendszerben helyezték el magukat, illetve megfigyelhető

volt a szocialista narratívák átdolgozása is. A fenti folyamatok befogadó teret teremtettek új hitek és meggyőződések meghonosodásának is. Ennek eredményeként az ezredfordulótól a szakrális tér további termelését figyelhettük meg, és az új irányzatok térigénye változatos formákban jelent meg a fővárosban. Ahogy rámutattunk, a Magyarországi Krisna-tudatú Hívők Közössége, a Tan Kapuja Buddhista Egyház, valamint a Hit Gyülekezete és a Golgota Közösség is olyan helyeken hozott létre közösségi tereket, ahol a szocialista Budapest idején nem szakrális funkciókat működtettek. Jellemzően multifunkciós tömbök jöhettek létre, olyan ingatlanok bázisán, ahol e közösségek erőiket összpontosíthatják és életüket hatékonyan szervezhetik. Az elmúlt évtizedek a hazai vallási életet új pályára állították: a rejtőzködő kisközösségek helyett a hívők az identitásukat akár büszkén vállaló, a társadalmi tér aktívan kommunikáló és részt vevő tagjaivá váltak. Az utóbbi egy évtizedben a fizikai terek mellett egyre intenzívebb online felekezeti jelenlét tapasztalható, ahol könnyen hozzáférhetővé válhatnak az egyes hitek és meggyőződések. A történelmi egyházak értékkoordinátái mellett új térigénnyel fellépő amerikai, indiai, távol-keleti kultúrák képviselői jelentek meg a városi térben, ez új narratívákat eredményezett, új diskurzusokhoz vezetett. A globalizáció és a demokratizálódó tér lehetővé tette az új közösségek kialakulását, nem csak hazánkban. A technikai fejlődés tovább tágította a lehetőségeket, egyre több „versenytárs" jelent meg a városi és virtuális térben. A távoli kutúrák befogadását könnyítik az internetes csatornákon nézhető vallási események, ünnepek, rítusok (Indiából külön házszentelést, közös imákat lehet kérni, valós időben, továbbá szent nyelveket lehet tanulni online, ezekkel a lehetőségekkel a közösségek tagjai élnek is).

Az értékek pluralizmusa miatt az elmúlt évtizedekben előtérbe kerülnek az individuális vallások, miközben az intézmények – háttérbe szorulva – kisebb közösségeket alkotva élik mindennapjaikat. A politikai kurzus zsidó–keresztény ideológiai dominanciával erősíti a vallási identitástudatot, amely a szakrális terek alkalomszerű látogatását növeli, ennek ellenére a mindennapokban a vallásgyakorlók abszolút száma nem növekszik (erre vonatkozóan a kvalitatív kutatásban részt vevők beszámolóira támaszkodhatom). Azok az egyházak és közösségek tudnak jelentősebb beruházásokat végezni, amelyek a recens politikai diskurzusban utat találnak a hatalmon lévők irányába. Azok a közösségek, amelyek megtűrtek, jelentős hátrányt szenvednek, pályázatokat nem nyernek, így a fejlesztéseiket kevésbé tudják végrehajtani, félperiféria-, perifériahelyzetbe kerülnek. A kisebb egyházak a pályázati többletforrásokhoz nehezen jutnak hozzá, itt a történelmi közösségek nagy helyzeti előnyt élveznek.

Összességében elmondható, hogy Budapest városi terében a hitek és meggyőződések tekintetében a rendszerváltás sokszínűséget hozott, a vallásszabadság új utakat nyitott meg ezen közösségek fejlődésének. Területi szempontból pedig

elmondható, hogy Budapest szakrális terében markáns átrendeződés figyelhető meg a szocialista időszakhoz képest, párhuzamosan az állami kontroll csökkenésével. A nyugati társadalmakban tapasztalható „spirituális expanzió" némi késéssel érte el hazánkat, de kibontakozása itt is tetten érhető a vizsgált időszakban. A vallási irányzatok szinte 100%-ban az USA közvetítésével jutottak el hozzánk – a történelmi egyházak megújulási mozgalmai is zömmel – (Dobai 2022), amit az magyaráz, hogy Amerikában az 1960–1980-ig terjedő időszakban több „ébredési" folyamat ment végbe. Hazánkban az 1990-es évek megújulási periódusa egy intenzív számbéli és területbéli növekedést is jelentett, utóbbi a mai napig megfigyelhető, főként a történelmi felekezeteknél. A Krisna-tudatú hívők budapesti megjelenése szinte zökkenőmentes volt, a mai központjuk és aktivitásaik a városi térben is arra mutatnak, hogy integráns részeivé váltak a térnek és a társadalomnak. A nagy evangéliumi ébredési mozgalmak hatása és jelenléte is érezhető volt a rendszerváltást követően: a Golgota és a Hit Gyülekezete közösségek is expanzív növekedésnek indultak. A hívők létszáma a fluktuációk miatt nem tudható pontosan, de a jelenlétük máig erős, több társadalmi réteg képviselői jelen vannak rendszeresen rendezvényeiken. Azok a nem történelmi egyházak, amelyek szociális, karitatív tevékenységük révén láthatóbbak (pl. krisnások), alapvetően nagyobb elfogadásra számíthatnak, mint a belterjesebb, nem nyitott felekezetek.

A szakrális tér összetett dimenziók mentén vizsgálható, a pontszerű kiterjedéseken túl az egyes felekezeti terek minőségi jellemzői kvalitatív vizsgálattal feltárhatóak, amelyre a félig strukturált interjú a leginkább alkalmas módszer, a résztvevő megfigyelés és tartalomelemzés technikái mellett. A kapott adatok értékeléséhez a trianguláció módszere a legjobb akkor, ha a vizsgált jelenség összetett, többkomponensű. Tudomásom szerint a magyar szakirodalomban a szakrális funkcióváltással eddig nem foglalkoztak földrajzos és néprajzos munkák sem. Lehetséges kutatási iránynak tekintem a vidéki városok szakrális térszerkezetének vizsgálatát is, ahol jól alkalmazható a korábbi módszertani eszköztár.

Irodalomjegyzék

Andok M. (2021): Trendek az online vallási folyamatokban a koronavírus-járvány idején Magyarországon. *Médiakutató* 22(3–4). 15–24.

Augé, M. (2009): *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Verso, London – New York.

Bartha E. (1992): *Vallásökológia*. Ethnica Kiadó, Debrecen.

Berki M. (2014): Visszatérés a kapitalizmus útjára. In Izsák É., Dúll A. (szerk.): *Tér-rétegek. Tanulmányok a XXI. század térfordulatairól*. L'Harmattan Kiadó, Budapest.

Csabai M., Erős F. (2000): *Testhatárok és énhatárok. Az identitás változó keretei*. Jószöveg Műhely Kiadó, Budapest.

Csapó T., Lenner T. (2015): *Budapest településmorfológiája*. Savaria University Press, Szombathely.

Csizmady A. (2003): *A lakótelep*. Gondolat Kiadó, Budapest.

Della Dora, V. (2011): Engaging Sacred Space: Experiments in the Field. *Journal of Geography in Higher Education* 35(2). 163–184. https://doi.org/10.1080/03098265.2010.523682

Derek, G. et al. (2009): *The Dictionary of Human Geography*. Wiley–Blackwell, 571.

Dobai A. (2018): A szakrális tér mint városi térkategória. *Comitatus Önkormányzati Szemle* 2018(229). 3–11.

Dobai A. (2019): Mozaikok a városi szakrális tér értelmezéséhez. *Településföldrajzi Tanulmányok* 2. 35–48.

Dobai A. (2020): *A jogi szabályozás szerepe Budapest posztszocialista városfejlődésében*. Szakdolgozat, ELTE ÁJK, Budapest.

Dobai A. (2021a): *A szakrális tér dimenziói: Budapest szakrális térszerkezetének egyes aspektusai*. Doktori értekezés. ELTE TTK Földtudományi Doktori Iskola, Budapest.

Dobai A. (2021b): Budapest szakrális térszerkezetének jellemzői a rendszerváltozás után. *Településföldrajzi Tanulmányok* 1–2. 54–66.

Dobai A. (2022): *Budapest szakrális terei a rendszerváltozás után. Kívül-Belül*. L'Harmattan Kiadó, Budapest.

Eliade M. (2014): *A szent és profán*. Helikon Kiadó, Budapest.

Gergely A., Papp R. (szerk.) (2007): *A szakralitás arcai*. Nyitott Könyvműhely Kiadó, Budapest.

Györkösy A. (2001): *Latin–magyar kéziszótár*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Hamvas B. (1940): *Az öt géniusz földje*. Medio Kiadó, Budapest.

Havliček, T. (2014): Development and transformation of religious landscape in Prague after the fall of communism. *Prace Geograficzne* 137. 51–61. https://doi.org/10.4467/20833113PG.14.009.2154

Hirt, S. A. (2012): *Iron Curtains. Gates, Suburbs and Privatization of Space in the Post-Socialist City Chichester*. John Wiley and Sons, West Sussex.

Izsák É. (2005): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői*. Napvilág Kiadó, Budapest.

Keményfi R.(2004): *Néprajzi szemlélet a földrajztudományban*. Debreceni Egyetem, Debrecen.

Kocsis J. B. (2008): *Városfejlesztés és városfejlődés Budapesten*. Gondolat Kiadó, Budapest.

Kornai J.(2011): *A hiány*. Kalligram Kiadó, Budapest.

Kvale, S., Brinkmann, S. (2015): *Interviews: Learning the Craft of Qualitative Research Interviewing*. 3rd Edition. Sage Publications, Thousand Oaks, CA.

Ladányi M., Hrenek É. (szerk.) (2019): *Alkalmazott nyelvészeti kisszótár*. ELTE Bölcsészettudományi Kar, Budapest.

Pécsi K. (2007): *Sós kávé. Elmeséletlen női történetek*. Novella Kiadó, Budapest.

Rácz A. (2018): *A budapesti hatalmi elit 1956 és 1989 között*. Budapest Fővárosi Levéltára, Budapest.

Sýkora, L. (1999): Changes in the Internal Spatial Structure of Post-Communist Prague. *GeoJournal* 49(1). 79–89. https://doi.org/10.1023/A:1007076000411

Sántha K. (2017): A trianguláció-tipológiák és a MAXQDA kapcsolata a kvalitatív vizsgálatban. *Vezetéstudomány – Budapest Management Review* 48(12). 33–39. https://doi.org/10.14267/VEZTUD.2017.12.04

Szelényi I., Konrád GY. (1969): *Az új lakótelepek szociológiai problémái*. Akadémiai Kiadó, Budapest

Urbán E. (2019): Templomépítészet a szocializmusban. *Építés–Építészettudomány* 47(3–4). 323–359.

Zsidai Á. (2011): Elmaradt katarzis, jelentés a Történeti Levéltárból. *Múltunk* 56(4). 68–83.

Zsidai, Á. (2022): Torzképek: Adalékok a diktatúra szimbolikájához. *De iurisprudentia et iure publico*: *Jog- és Politikatudományi Folyóirat* 13(1–2). 76–112.

Budapest rejtett arca

Forrai Judit*

Bevezetés

A három településből összenőtt Budapest nagyvárossá formálódása egyaránt mutat általános és egyedi vonásokat, ez érvényes a városi élet szokásrendjére is. A kereskedelmi csomópontokon kifejlődő nagyvárosoknak évezredek óta elengedhetetlen része a fényes, büszke, mutatós, pompás belváros, de éppígy van egy hátsó, takarni való, rejtett arcuk, ahol a tündöklő várost kiszolgáló réteg körében a szegénység, a bűnözés, az erőszak és a prostitúció is megjelenik. A nagyvárosban kialakulnak olyan közösségi színterek és elfoglaltságok, amelyek a kis településeken, falvakban nem vagy teljesen más formában fordulnak elő, ami leginkább a szórakozásban, a szabadidő eltöltésének lehetőségeiben nyilvánul meg.

Tanulmányunkban nyomon követjük a társadalom változását a prostitúció jelenségén keresztül; a szórakoztatóipar, benne az erotika és a szexipar gyors növekedését; végül a prostitúciós ipar területi és belső szerkezetének átalakulását. Végigkísérjük a szexipar folyamatos, agresszív terjedését, amelyen lenyomatot hagyott a szexuális forradalom, az információs robbanás, a globalitás és a pénzvilág hatalmi viszonyainak átrendeződése. Strukturális változások és mobilitási mintázatok jelentek meg ezen a téren Magyarországon is, követve a nemzetközi irányokat.

Ez az iparág piacorientált, érzékenyen reagál az igényekre. Ellátása, kezelése folyamatos figyelmet és a fenntartók szigorú ellenőrzését igényli, de a feketekereskedelem egyik legjobban jövedelmező területe. Állandóan törvénybe ütközik, általában morálisan is elítélt intézményrendszer, megbélyegzett, ún. „piszkos" üzletág, mégis minden rendszert túlél és virágzik.

A 19. század és a 20. század első felének jellemzői

Érdekes része Budapest történetének az az átmeneti időszak, melynek során az ország a feudális rendszerből, a forradalom és a szabadságharc után,

* Forrai Judit (DSc), Semmelweis Orvostudományi Egyetem; Wesley János Lelkészképző Főiskola.

a polgárosodás útjára lépett. Ez nemcsak társadalomszerkezetileg, gazdaságilag, hanem szexuális szokásokban is eltérő volt az előző időszakhoz képest.

Az 1848-as forradalom és szabadságharc utáni pest-budai városi életre – a rebellió teljes megtorlása végett – a Haynau-féle bosszú, a szigorú katonai felügyelet, az önkényuralmi rend és a széleskörűen kiépített besúgóhálózat volt jellemző. A mélyszegénység, titkos, bujdokló élet, gyülekezési tilalom jellemezte a városlakók mindennapi életét, sok örömre, összejövetelekre nem volt mód. Nem lehetett tudni, ki, mikor, mit jelent a katonai kémhálózatnak, amely mindenütt jelen volt. Az osztrák hatalom erős kézzel sújtott le minden jelentett esetre. Csupán a szexuális megnyilvánulás társadalmi formáját, a prostitúciót nem üldözték, minthogy ez alkalmasnak tűnt a társadalmi feszültégek oldására.

A keresleti oldalt az jellemezte, hogy a megnövekedett nagyváros élelmezési ellátásának kielégítésére szolgáló heti vásárok vonzották a különféle etnikumú kereskedőket – szerb sertéskereskedőket, bolgár lócsiszárokat, galíciai borkereskedőket, török birkakereskedőket, nürnbergi posztósokat, krakkói gyapjúkereskedőket –, akik a sikeres szállítás és üzlet után vastag pénztárcával esténként szállás- és mulatási igénnyel léptek fel. Ezt a szükségletet kielégítendő egymás után nyíltak a „furcsa" kávéházak, mint a Mátyás Király, Fehér Hajó, Két Pisztoly, Hét Választó Fejedelem, ahol a vásárok idején éjjel-nappal szólt a zene (Bevilaqua–Mazsáry 1935). Az erre a célra létrehozott/kijelölt szobákban nasi-vasi, fáraó, makaó játék mellett szedték el a pénzt az idegenektől Pest híres hamiskártyásai (Tábori 1912), akik azonban gyakran pórul jártak, mert az idegenek között is akadt olyan, aki tehetséges hamisjátékosként kifosztotta a „pesti sipistákat", vagy ahogy akkortájt nevezték: „kozákokat" (Zolnay 1862). Az ilyen mulatóhelyeken az ital, a billiárd, a hamiskártyások mellett a prostitúció is szabadon virágzott, mert mint „afféle politikamentes", férfiaknak szóló szórakozás, természetes része volt akkoriban a városi életnek, és szinte ez volt az egyetlen terület, ahol zajlott az „élet".

Az igény egyre nőtt, s így egyre több mulatóhely nyílt meg. Az első modernnek számító, nagyszabású mulatóhelyiség az 1838-as nagy árvíz után a Thüköry testvérek megrendelésére épült a város határán, a mai Vígszínház helyén, az ún. Thüköry-gátnál (Farkaslaky–Ráday 1988). A Neue Welt (Új Világ) nevű mulató 1861-ben készült el, és közel 500 fő befogadására volt alkalmas. Különleges és elegáns, igazi szórakozóhely volt, hogy az urak és a vastag pénztárcájú kereskedők ne máshova járjanak, hanem Pesten költsék el a pénzüket. Idecsalogatták nemcsak Pest, de Bécs és a Balkán mulatni vágyó lumpjait is. A nők szinte teljesen meztelenül, egyetlen kalapban és kesztyűben táncoltak, hogy aztán az asztaloknál, a tánc után, mégis legyen mit levenniük. Döbbenetes világ tárult a mulatóba belépő elé. A Neue Weltből indult útjára a későbbi (hírhedt) budapesti éjszakai élet.

De nem ez a mulató volt a „fertő" és az alvilág egyetlen találkozóhelye, hanem a fürdők is a budai oldalon. Az előkelőbbek a Lukács fürdőbe és a Császár fürdőbe jártak, ahol nagy táncmulatságokat tartottak. A Rácz fürdőben rendezték be nemcsak Pest, de talán egész Európa megbotránkozására az első társas „uszodát", ahol férfiak és nők vegyesen fürödhettek. A nagy mulatóhelyeket, táncheliységeket a Király utcában nyitották. A Kerepesi úton (a mai Rákóczi út helyén, ami akkor egy sivár, piszkos utca volt, többnyire földszintes házakkal) rengeteg csárda, lebuj állt, ahol kupecek, hajcsárok, csiszárok mulattak német sramli- és szerb zenészek muzsikája mellett, a Balkánról idecsődült züllött „fehérnéppel". Különböző árkategóriákban mindenki megtalálta azt, amit keresett Budapesten. Egymás után alakultak az úgynevezett „tánciskolák" is, például a Károly-kaszárnyában az „Ámor-terem", a Király utcában a „Flóra-terem". Ezeket a lokálokat a régi kávéház-tulajdonosok rendezték be, egy táncmestert, egy zongoristát és egy előtáncost foglalkoztattak. A táncosnők maguktól jöttek. Ünnepnapokon varrónők és szobalányok is felkeresték ezeket a lokálokat, kisebb kalandok reményében. És ott voltak a leánykereskedők ügynökei is, akik gyakran „egészen friss árut" találtak (Kemény 1903). Ezen helyek talmi csillogása mögötti züllöttségét, romlottságát jól példázta, amikor az Anker Saalt (a mai Operaház helyén) évtizedekkel később lebontották, és pincéjében, korabeli híradások szerint, csontvázakat találtak. Az éjszakai életben előforduló leszámolások gyanúja beigazolódott.

A budapesti prostitúciós ipar kezdetben elszórtan jelent meg, majd egy hálózatként, szinte családi vállalkozásként vált a főváros szerves részévé. Pesten eleinte három nő tartotta kezében az örömlányok iparát. „E három asszony ügynökei behálózták az egész országot, és nemcsak aljas üzletük számára szerezték a friss portékát, de igen kitűnő »hírszerző« szolgálatot is teljesítettek. Sokkal több speciális információt adtak Josef Prottmann von Ostenegg bárónak (a »tigris szelídségű« rendőrkapitánynak [Tóth 1877]) az ország titkos mozgalmairól, mint a vidék nagyszámú titkosrendőrei, spiclijei és besúgói" (Walter 1934: 11), hiszen a mulatóhelyeken, bordélyházakban könnyen eljárt mindenkinek a szája. Női besúgóként elárulták a magyar hazafiakat, cserébe Prottmann és helyettesei engedélyeivel megtűrt házakat tarthattak fenn, és bonyolíthatták a nemzetközi lánykereskedést (Deák 2013). A forradalom után emigrációba kényszerült tudósok, felfedezők, arisztokraták a világ különböző helyeiről írt leveleikben gyakorta megemlítik, hogy a távoli bordélyházak tele voltak rettenetes sorsú magyar lányokkal. Szinte mindegyik megszólított magyar lány átkozta azokat, akik őket elcsábították, megrontották, eladták.

A nemzetközi leánykereskedelmi bűnszövetkezeteknek Pest lett a központja: ide hordták „zsákmányukat", és innen szervezték meg az értékesítést. Ide özönlöttek a konstantinápolyi, kairói, bukaresti, belgrádi, görög és levantei nagy leánykereskedők is, és innen rendezték kapcsolataikat galíciaiakkal, orosz- és

lengyelországiakkal. A szállítás is Pestről indult, az áldozatok egy részét többnyire hajón a Balkánra, legtöbbjüket pedig Galacon keresztül, tengeri hajókon, Konstantinápolyba, Kairóba és Indiába vitték. Egész Európában ismerték a három elvetemült emberkereskedő nőt (Walter 1934). Akik lánykereskedéssel foglalkoztak, rendszerint kiszemelt kávéházakban, szinte „leánykereskedelmi tőzsdeként" működtek az ott létrejött hazai és nemzetközi „kötésekkel".

Ebben a közegben bukkant fel Thaisz Elek ügyvéd, aki bejárta a kávéházakat, tánchelyiségeket, kártyabarlangokat. Sok mindent megtudott ezeken a helyeken, és az így szerzett ismeretségek nagyban fellendítették ügyvédi irodáját is. Thaisz szinte minden este ellátogatott a Neue Welt mulatóba is. 1862-ben Thaisz Eleket megválasztották Pest-Buda rendőrkapitányává. A rendőrség épülete ezután a kijárók eldorádója volt, ahol pénzért mindent el lehetett intézni a „gyengekezű" főkapitánynál. Thaisz be is nősült az alvilágba, és a házaspár irányítása alá került az újonnan szervezett Erkölcsrendészet. A prostitúciós színteret jól ismerve mindenért, mai nyelven, védelmi pénzt kért, adózóivá tette a felhajtónőket, a kerítőket, a bordélytulajdonosokat, de magukat a prostituáltakat is. Jól működő bűnszövetkezet alakult ki önmaguk hivatalos ellenőrzése alatt. A főpolgármester, Szentkirályi Móric hiába utasította akár személyesen, akár tanácsi határozat szerint keményebb fellépésre az elhatalmasodó, bűnös, már a város utcáit is elözönlő prostitúció és a vele együttműködő korrupciós rendőrség ellen. Végül sikerült nyugdíjazni. 1867-ben pedig, politikai nyomásra, megalkották és bevezették az első városi prostitúciós szabályozást, az ún. reglementált prostitúciós törvényt, vagyis rendőri felügyelet mellett engedélyt adtak a működésre,[2] ezzel a bordélyok falai közé szorítva az üzemelést. Így látszólagos rendet teremtettek, véget vetve a várost elözönlő, teljesen korrupt, prostitúciós világ harsány, nemzetközileg is hírhedt, fényes életét élő időszakának (Forrai 1988).

Bár ez a szabályrendelet egyértelműen előírta,[3] hogy a kéjelgés színtere kizárólag a bordélyház, 1902-ben főkapitányi javaslatként, majd 1909-ben budapesti szabályrendeletben[4] is rögzítették az utcán működő prostitúció visszaszorítását. Hogy elkerüljék a szeméremsértő viselkedést, kihívó magatartást és utcai csavargást, bizonyos kávéházak engedélyt kaptak arra, hogy a prostituáltak éjszaka ott gyülekezzenek s keressenek klienst. Ezek a kijelölt mulatók nem csináltak titkot abból, hogy forgalmuk a szexuális üzletre épül. Részletes címlistát közöl a Mulató Budapest 1906. évi 4. száma „a kéjnők által látogatott kávéházakról". Összesen 43 kávéházat említ meg, ebből a legtöbb az akkori VI. és VII. kerületben volt.

A Tanácsköztársaság idején a kéjnők működési helyeit, a magántalálkahelyeket és a garniszállókat lakások céljára „elrekvirálták" (Szécsényi 1998),

2 Szabályok a kéjelgés-bordelházak(!)- és kéjhölgyekről. Pest. (ny.n.) 1867.
3 Szabályok a kéjelgés-bordelházak(!)- és kéjhölgyekről. Pest. (ny.n.) 1867.
4 Szabályrendelet a prostitúcióról. (1008/1907. kgy. sz.) Budapest. 1909. Házinyomda.

így a bejegyzett és a titkos kéjnők lakás nélkül maradva a számukra kijelölt kávéházak előtt sorban álltak. Ezeket a mulatókat a jóízlésű, gazdag polgárok lakhelyeitől távol jelölték ki, lehetőleg a város külső területein, a szegénynegyedben. Így alakult ki a mai József körút, Népszínház utca, Fiumei út és Baross utca közti terület a Józsefvárosban, természetesen a Rákóczi térrel együtt, ahol az utcai prostituáltak gyűltek össze. Az 1926-os országos belügyminiszteri szabályrendelet zónásított módszerrel, meghatározott helyen és időben engedélyezte az utcai prostitúciót: „A kéjnők csakis a rendőrhatóság által a helyi hatóság meghallgatása után a helyi viszonyok figyelembevételével időnként kijelölt utcákon és meghatározott időben jelenhetnek meg”.[5]

A szocializmus időszaka és a rendszerváltozás

A második világháború utáni új államrendszerben, a „szocialista embertípus” eszmerendszere szerint a szexuális kizsákmányolásnak, vagyis a pénzért árult szerelemnek, a prostitúciónak nem volt helye. 1949-ben bezárták a bordélyházakat, 1955-ben pedig Magyarország ratifikálta az ENSZ 1950. évi New York-i egyezményét, vagyis az addigi szabályozási, regisztrációs, stigmatizáló rendszert beszüntették (Forrai 2000).

Ezzel az addigi hagyományos utcai kéjipar az átnevelő és átképző programok szerint – legalábbis statisztikailag – megszűnt. Az újonnan megalkotott szocialista törvények szerint a lányok szövőgyári munkásnak, taxisofőrnek, villamosvezetőnek és kalauznak tanultak. A törvény szerint mindenkinek joga volt a munkához, sőt, aki nem rendelkezett 24 órán túl a személyi igazolványába bejegyzett munkahellyel, közveszélyes munkakerülésért (KMK) a rendőrség előállította, s megfelelő szankcióval sújtotta. A rendőrség tiltotta, büntette a prostitúciót (üzletszerű kéjelgésként bűncselekménynek számított), de az „ipar” működött tovább, nehezebb körülmények között. Az Erkölcsrendészet nem szűnt meg, hanem titkossá vált. A prostituáltakat ismerte a rendőrség, különösen a szállodai konzumnőket, akiket „éneklő lányoknak” neveztek. Bizonyos időközönként be kellett menniük a rendőrségre, ahol „elénekelték” a legújabb híreket. Ez a rendszer nem sokban különbözött a korábbi spionhálózattól, csak kicsit talán diszkrétebb volt, és a kor technikai előnyeivel is rendelkeztek (pl. „poloskákkal,”), s magnószalagra rögzítve a beszélgetéseket, kiszűrte a rendőrség a számára fontos információkat.

Az üzletszerű kéjelgést leggyakrabban szállodákban, illetve lakásokon követték el (a rendőrség által ismert „szobáztatóhelyek” voltak például a Harminckettesek

5 160.100/1926. B.M. szabályrendelet 25. paragrafus.

terén, a Mátyás téren, a Kálvária, a Baross, a Práter, a Lujza, a Déri Miksa, a Dankó és a Bérkocsis utcában) (Murai–Tóth 2014), de gyakran taxiban, magángépkocsikban, illetve a szabadban, parkokban bonyolították le az „üzletet".

Az 1970-es és '80-as évek egyre lazább, átalakuló társadalma szabadabb lehetőséget biztosított az utcai prostitúciónak. A rendszerváltozás előtti időszakban nemcsak a gazdasági és politikai kötöttségek lazultak, hanem lassan ellepte az utakat a felkínálkozó lányok hada. Már nem büntették ugyan, de hivatalosan még nem is engedélyezték. Az 1980-as évek végén egyértelművé vált politikai, gazdasági változás megindította a szabad piaci versenyt, a magánosítást, és megjelent a nyugati, sokszor vadnyugati kapitalizálódással járó összes „salakanyag" is, mint például a pornódömping, a nemzetközi emberkereskedelem, a drog- és fegyverkereskedelem, valamint kialakult a hazai és importált maffiák területfoglalása.

A rendszerváltozáskor felbomlott az addigi rend, s ebben a zavaros időszakban a maffia beépült a hivatalos gazdaságba (Kovács 2015), ahol fehérre lehetett mosni a feketepiaci pénzt. Mindez politikai hatalmat is jelentett, még ha áttételesen is. Később saját arcát vállalva jelenik meg egy-egy prostitúcióból-pornóiparból élő, és ma már elegáns nevén „befektetőként" vagy vezérigazgatóként, szerényebben gazdasági tanácsadóként ismerjük.

Szexpiac Budapesten a rendszerváltozás után

Magyarország beilleszkedett az európai maffiahálózatba és annak területi felosztásába. A „keresztapák" a lengyelországi konszenzuskonferencián (1992) megállapodtak, hogy Olaszország és a dél-keleti államok a drog, Ukrajna, Oroszország a fegyver, a kelet-közép-európai országok pedig a prostitúció kereskedésére szakosodnak (Forrai 2020). E három iparág együtt, egymást erősítve és kiegészítve vált meghatározó tényezővé a feketepiaci kereskedelemben. A prostitúció klasszikus formája és szerkezete eltűnt, ma már nem a hagyományos, magányos vállalkozók, mai nevükön futtatók vagy prostitútorok dolgoztatnak 3-4 lányt, hanem egy piramis formájú szervezeti hálózatban épül fel a maffiaszerkezet. Az átmenet elég gyorsan végbement.

A rendszerváltozás előtti és közvetlenül azt követő időszakban a környező volt szocialista országokból megindult az újkori népvándorlás: a magyarországi prostitúciós lehetőség, mint a megélhetés reménye, mágnesként vonzotta az ukrán, orosz, román, lengyel fiatal nőket és férfiakat. Közülük ki-ki szerencséje és lehetőségei szerint vagy itt maradt, vagy tovább vándorolt az áhított nyugat felé. A főleg a környező országokból Magyarországra érkező nők nagy része illegálisan lépte át a határt az Európai Unióhoz való csatlakozásig (Fehér–Forrai 1999). A csatlakozás, a jogharmonizáció miatt, komoly változást hozott

az emberkereskedelemre vonatkozó szabályozásban, ezáltal az ügykezelés is megváltozott (Fehér 2007).

A rendszerváltozással a gazdasági helyzet átalakult: megszűnt a kötelező munkahelyet biztosító „gondoskodó állam", sokan kiestek, illetve kiszorultak az ún. dolgozói, hivatalos munkaerőpiacról. Vidékről a városokba, főleg Budapestre özönlöttek az emberek munkát keresni, és a fiatal lányok könnyen bekerültek a prostitúció hálójába. Az éhezés, a rossz szociális helyzet, a munkanélküliség, az iskolázatlanság, a családról való gondoskodás taszította, a kíváncsiság, a kalandvágy, a sok pénz, szép ruhák, jó autó, lakás, a gondtalan élet, illetve a társ, partner, a szerelem utáni vágy vonzotta a gyakorta hiszékeny, kirekesztett, meg nem értett fiatalokat az üzletágba. A hiányok megígért pótlására épül a prostitúciót működtető „hálózat", megfelelő kerítőkkel, csábítókkal, a legváltozatosabb eszköztárral. Kezdetben szép szóval, mint régen a kerítőnők, ma már akár drogfüggővé téve őket, kényszerrel, fizikai fenyegetéssel, zsarolással, néha erőszakkal érik el ezt a típusú „munkába" állást.

A magyarországi – jellemzően nyíregyházi és környéki, valamint tolnai –, többnyire roma lányok útiránya is gyakran nyugat felé vezetett, illetve a mesés keleti piacra, akár Dubajig, ahova csak a „jobbak", „elegánsak" jutottak el. Maguktól mentek, vagy kisbuszokkal, magánautókkal folyamatosan vitték őket, mígnem ugyanúgy, ahogy 150–170 évvel ezelőtt, a világ bordélyai tele lettek magyar lányokkal. A kilencvenes évek végére szinte minden nyugati nagyváros mulatónegyedében kialakult az ún. magyar utca vagy nyíregyházi utca, ami többnyire a mai napig is működik (Amszterdam, Zürich, Hamburg stb.).

Budapesten többféle szolgáltatásforma, többféle árkategória, különböző minőségű szolgáltatás között lehetett válogatni. A legelőkelőbbek a *call girl*-ök voltak, aztán az exkluzív magánbordélyok (pl. Evita-szalon), *night club*ok (pl. Caligula, 69, Blue Angel, Saigon Night Club), titkos bordélyok következtek. Utána a *peep-show*-k, városi utcák jöttek, illetve kijjebb az országutak, és legvégén a kamionparkolók. Elözönlötték a várost az utcai prostituáltak, s az összes prostitúciós szint közül ez került túlsúlyba: az összlétszámon belül 70-75%-ban az utcán dolgoztak a nők. A régi városközpontok kicsit kijjebb kerültek, a központi hely a Rákóczi tér és a környező „Nyócker" volt, mint Budapest legszegényebb, legelhanyagoltabb területe, a bűnözés és alkoholizmus, a drog és erőszak legnagyobb arányú előfordulásával.

1981 óta jegyzik az AIDS-et mint különálló betegséget, de sokáig azonban nem vették komoly tényezőként figyelembe sem a kliensek, sem a lányok. A világ idővel tett ugyan erőfeszítéseket a fertőzés megelőzéséért, de ez nagyon nehezen ment át minden szubkultúrába (a prostituáltak és kliensek, a melegek csoportjába). A világjárvány lehetőséget adott, hogy a különböző szexuális közösségeket, kiemelten a prostituáltakat felmérjék. A WHO, az Unicef és más nemzetközi szervezetek az ENSZ-től elkülönített pénzalapból pályázhattak különböző kutatási

programokra. Budapesten egy svájci szponzoralapítvány *(SHAPE – Swiss Hungarian AIDS Prevention Effort)* programja keretében az Óv Egylet[6] összefogta az akkor ezen a területen együtt dolgozó magyar civil szervezeteket, és programok indultak a prostituáltak, a csellengő (aluljáróban lévő) fiatalok, a fogvatartottak, az állami gondozottak, a droghasználók és a melegek védelmében. Mindezen programok értékelésére 1996-ban felkérték a Semmelweis Egyetem Társadalomorvostani (ma Népegészségtani) Intézetének egy kutatócsoportját.

A Magyar AIDS Alapítvány taxisofőrök segítségével derítette fel Budapest prostitúciós utcai területeit, és 215 prostituálttal készítettek interjút *(1. táblázat)*. A működési területekből látható, hol voltak a frekventált helyek, és a hozzávetőleges létszámsűrűség megállapítható egy-egy utcai csomóponton.

1. táblázat. Női prostituáltak utcai színhelyei Budapesten, 1997 (Forrai–Simka 1999, az AIDS Alapítvány felméréseinek eredményei)

Buda	
1. Budaörsi út, Petőfi laktanya előtt	4-6 fő
2. Szentendrei út, Omszki-tó	6-8
3. Kamaraerdő	8-12
Pest	
1. Külső Váci út (200-as számon túl)	4-5
2. Városhatár, Épületelemgyár	2-3
3. Róbert Károly krt., Gidófalvy u.	2-3
4. Fóti út, Rákos út	4-5
5. Hungária krt., Semsey, Egressy út	2-3
6. Fogarasi út	8-10
7. Szentmihályi út, Pólus előtt	4-5
8. Erzsébet királyné útja (idősebbek)	2-3
9. Üllői út, Somfa u.	16-20
10. Határ út, XX. ker.	4-5.
11. Kispest, Határ út	4-6
12. Csepel, I. benzinkút	2-4
13. Kvassai u.	2-3
14. Méta u., Nagykőrösi út	12-14
15. Soroksári út, Ócsai u.	10-12
16. Rákóczi tér	6-8
17. József krt.	6-8
18. Kissalétrom u.	6-8
19. József u.	30-34

6 Országjelentés, HIV/AIDS epidemiológiai helyzete Magyarországon és a megelőzésben végzett tevékenységek alakulása. Shivamantra, hivpozitiv.hu alapítvány, 2006. https://sites.google.com/site/shivamantra/jelentes (Letöltés: 2022. 08. 15.)

20. Tavaszmező u.	30-34
21. Déri Miksa u.	3-5
22. Dankó u.	20-24
23. Baross u. (Kálvária tér)	12-15
24. Koszorú u.	6-9
25. Harminckettesek tere, Horváth M. tér	22-24
25. Rigó u.	6-8
26. Német u.	7-9
27. Mátyás tér	20-24
28. Illés u.	8-10
29. Vörösmarty tér, Váci utca	
A Dunakorzó már más kategóriát jelent, más árfekvésű, kifejezetten a külföldi turizmusra épül.	
Kocsisor	
1. Erkel színház háta mögött	
2. Salgótarjáni út, Kerepesi út, Fiúmei út	
3. autóparkolók, fizető, őrzött helyek	

Ezt a tarthatatlan állapotot akarták megoldani az 1999-es, *ún.* maffiatörvénynyel, melynek célja az volt, hogy az utcáról eltűnjenek az egyre növekvő számú prostituáltak. Az európai uniós csatlakozás átírta a prostitúciós ipar *működési kereteit*, 2004 után *újra ellenőrzés alá vonták a prostituáltakat, de ez csupán egészségügyi ellenőrzés volt a nemi* betegségek, és főleg az AIDS ellen. A prostitúcióban érintettek egészségügyi állapotára vonatkozó hatósági szabályozást *módosították, majd 2012-ben végül eltörölték.*[7]

A budapesti helyzet már nem önálló, hanem az utóbbi időben különösen agresszíven terjedő globalizált szexipar része. A globális prostitúció évente legalább 100 milliárd euró forgalmat generál, Nyugat-Európában egy prostituált 100–150 ezer eurót kereshet évente az őt kihasználó maffiaszervezetnek. (Emellett haza is tudnak küldeni pénzt.)

A szexipar újra átrendeződik Budapesten. Az informatikai robbanás és a nemzetközivé váló globális üzlet a pornóiparban is megjelent. Az informatika új lehetőségeket (pl. szexkamera-szolgáltatás) és keresletet nyitott. A prostitúciót kézben tartó, megnövekedett vagyoni háttérrel rendelkező „keresztapáknak" pedig már szinte nem is kell bujkálniuk, mert a több lábon álló „fehér" vállalkozásaik könnyen elviszik a hátukon a fekete jövedelmet a pénzügyi és könyvelési dzsungelben és az adóparadicsomok adta lehetőségekkel élve.

7 1999. évi LXXV. törvény – A szervezett bűnözés, valamint az azzal összefüggő egyes jelenségek elleni fellépés szabályairól és az ehhez kapcsolódó törvénymódosításokról https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99900075.tv.; 2012. évi C. törvény – a Büntető törvénykönyvről –, hatályba lépett 2012. július 1-jén. 261/E/2000. AB határozat – a prostituáltak egészségügyi kiskönyvének nyilvántartásba vétel jogcímének megsemmisítéséről.

A legutóbbi nagy világjárvány, a COVID19 sem rengette meg a szexipart, sőt, a fertőzés halállal fenyegető veszélyét felülírta a szexuális igény a kliensek, és így a prostituáltak körében is, mind Budapest, mind a világ szexuális piacán. A nők részéről a kockázati tényezők ellenében a nehéz megélhetés esik latba, még ha nemzetközi felmérések (pl. Borga–Pino 2021) szerint a prostituáltak körében meg is nőtt a bántalmazások, a nők ellen elkövetett erőszak száma a COVID19-járvány időszaka alatt.

A legújabb idők összetett éjszaki életének csak bizonyos apektusait tudjuk bemutatni, mivel ezek jelenleg is zajló történetek. Ahogy mi a kezdeti jegyeket, úgy a mai „háttérösszefüggéseket" csak megfelelő történelmi távlatból, az utókor írhatja majd le, az esetleges titkosított akták lejárati ideje után.

Összegzés

Láthattuk a fejlődési vonalat Budapest „titkos", nyilvánosság elől rejtett életében, amely a fővárosnak legkevésbé sem a fényes és dicsőséges oldalát mutatja. Az utcai prostitúció és a szexipar működésében, szabályozásában követte a nemzetközi trendeket, az európai változásokat, még ha kisebb-nagyobb (10–40 évnyi) késéssel is. Technikailag természetesen „fejlődött", különösen a PR szempontjából, teljesen átkerült az online térbe, így már nem kellenek szórólapok, nagy hirdetőtáblák (mint például az 1980-as években, amikor a repülőtérről befelé jövet nagy plakátokon hirdették az Evita-szalont). Ahogyan növekedett a város, olyan mértékben növekedett a prostitúciós ipar és az emberkereskedelem. Városszervezési szempontból a helyszínek tendenciaszerűen a szegény lakosság lakóterületén néhány új csomóponttal egészültek ki.

Minden szabályozás ellenére a prostitúció különböző módokon, de mindig működött. A szexuális jellegű szórakozóhelyek megmaradtak, és a tulajdonos bátorságától, pénzétől és összeköttetéseitől függően, az érdeklődés felkeltésén túl, biztosította az „üzlet" lebonyolításához szükséges helyszínt is, vagy nyíltan vagy áttételes formában. Budapest összességében végig megőrizte azt a kétes értékű képességét, hogy az elmúlt 150 évben az európai szexparadicsomok között számontartsák.

Irodalomjegyzék

A Mulató Budapest (1906. november 10). 1(4). 6. https://epa.oszk.hu/03800/03860/00004/pdf/EPA03860_a_mulato_budapest_1906_04.pdf (Letöltés: 2022. 08. 05.)

Barna E., Katona N. (2020): A magyarországi szexkamera-iparág: Digitális technológia, platformkapitalizmus. *Replika* 117–118. 93–125. https://doi.org/10.32564/117-118.4

Bevilaqua Borsody B., Mazsáry B. (1935). *Pest-Budai kávéházak. Kávé és kávésmesterség 1535–1935. II. kötet.* Budapesti Kávések Ipartestülete, Budapest.

Burgos, C. R., Pino, F. J. P. (2021): „Business can't stop": Women engaged in prostitution during the COVID-19 pandemic in southern Spain: A qualitative study. *Women's Studies International Forum* 86. https://doi.org/10.1016/j.wsif.2021.102477

Deák Á. (2013): *Államrendőrség Magyarországon, 1849–1867.* Akadémiai doktori értekezés. Budapest.

Farkaslaky E., Ráday M. (szerk.) (1988): *Adalékok a Lipótváros történetéhez II.* Budapesti Városszépítő Egyesület, Budapest.

Fehér L. (2008): A prostitúció szabályozásának európai modelljei. *Állam- és Jogtudomány* 47(3). 31–51.

Fehér L. (2008): A magyar szabályozási modell. In *Nemzetközi emberkereskedelem. MTA JtI Közlemények* 22. VI. fejezet. 107–130.

Fehér L., Forrai J. (1999): *Prostitúció – prostitúcióra kényszerítés – emberkereskedelem.* Nőképviseleti Titkárság, Budapest.

Forrai J. (1988): A budapesti prostitúció szabályozásának kezdetei. *Tanulmányok Budapest múltjából* 27. 93–100.

Forrai J., Simka É. (1999): Az AIDS-szel kapcsolatos ismeretek és a megelőzés jelentősége a prostituáltak körében. *Egészségnevelés.* 40(1–2). 22–29.

Forrai J. (2000): Új zónák – régi problémák: Történetek az utcai prostitúció szabályozásáról. *História* 22(1). 20–22.

Forrai J. (1996): Kávéházak és kéjnők. *Budapesti Negyed* 1996(2–3). 12–13. https://epa.oszk.hu/00000/00003/00011/forrai1.htm (Letöltés: 2022. 09. 03.)

Forrai J. (2020): A prostitúciós ipar hálózatok régi és új formái. In Forrai J., Pók A. (szerk.): *Hálózatok a tudományok, a technika és az orvoslás körében.* A Magyar Természettudományi Társulat tudománytörténeti kötetei 4. MTT, Budapest. 161–179.

Forrai J. (1999): Szegénység és bűnözés különös formája a budapesti utcákon: a férfi és női prostitúció. *Belügyi Szemle* 47(2). 91–102.

Kemény J. (1903): *Hungara. Ungarische Mädchen auf dem Markte. Enthüllungen über den internationalen Mädchenhandel.* Sachs & Pollák, Budapest.

Kiút Veled Egyesület utcai munkásainak riportgyűjteménye (1997). https://kiutegyesulet.webnode.hu/rolunk/ (Letöltés: 2022. 08. 05.)

Kovács I. (2015): „Olajozás", szervezett bűnözés és prostitúció a '90-es években Magyarországon. *Nemzetbiztonsági Szemle* 3(1). 114–145.

L. Márkus M. (1956): A Lipótváros utcahálózatának kialakulása és fejlődése 1787–1872 között. Értekezések. *Földrajzi Értesítő* 5(3). 325–342.

Murai A., Tóth E. (2014): *Szex és szocializmus*. Libri Kiadó, Budapest.

Podoletz L. (2012): A prostitúció szabályozásának lehetséges megoldásai és főbb problémái. *Belügyi Szemle* 60(3). 97–122. https://doi.org/10.38146/BSZ.2015.3.5

Szántó A. (2015): Kertvendéglő a kőrengetegben. *Budapest* 38(7). 18–21.

Szécsényi M. (1998): Garniszállók és kéjnőtelepek. *Rubicon* 1998(6). 48–50.

Tábori K. (1912): *A kártyázó Budapest. Hazárd és hamis játékosok*. Nagyharang Kiadó, Budapest

Tóth K. (1877): Az én 1861-iki karácsonyom. In *Irka-firkák*. Aigner Lajos, Budapest. 21–22.

Zolnay V. (1862): Hamiskártyások nyelve. (Első, második, harmadik közlemény.) In Toronyay K. (szerk.): *A rablóknak, tolvajoknak és kozákoknak beszédeik. Pest, 1862*. 17–22, 50–53, 82–85.

Walter, E. (1934): Hermann Angelika: Haynau kedvese. *8 Órai Újság* 20(13). 11.

Járványok Budapesten

Uzzoli Annamária*

S ha néha megállok a cserjés, fehérkövű Gellért kilátóján,
körém sereglik a táj, a Duna mellett, mint szalagra
fűzött gyöngyszemek: a Város – mintha a vértanú-szent
nagy, barna nehéz olvasóját kanyarintotta volna…
Csukás István: *Óda Budán*[1]

Bevezetés

A járványok történelemalakító szerepe vitathatatlan. Hatásuk a mindennapokra, a társadalmi és a gazdasági folyamatokra, az építészetre, a kultúrára és a művészetekre számos európai nagyvárosban megfigyelhető. Nincs ez másképp Budapest esetében sem. Számos fennmaradt emlék és örökség létezik az egykori vészterhes időkről a városban. Az időről időre felbukkanó fertőzések a mai főváros területén komoly nyomot hagytak a kollektív emlékezetben, számos irodalmi alkotás is utal a rengeteg áldozatot követelő járványokra. A 2020–2022-es új típusú koronavírus-pandémia (világjárvány) pedig felhívta a figyelmet arra, hogy a járványok együtt járnak az emberiséggel, terjedésükben alapvető szerepe van a városoknak és jelenlétükkel a 21. században is számolni kell.

A tanulmány célja, hogy áttekintést nyújtson Budapest mai területén megélt járványok szerepéről a város fejlődésében, átalakulásában, formálódásában. Ebben különös hangsúlyt kap azoknak a járványoknak a bemutatása, amelyeknek „kézzel fogható" következményei ismertek a fővárosban, illetve hosszú távú hatásaik a mai napig tetten érhetők a város életében, szerkezetében, működésében. A tárgyalandó járványok időbelisége leginkább a városegyesítés utáni másfél évszázadot öleli fel, de néhány korábbi emlék is előkerül. Kiemelt helyen szerepelnek a 2022-ben még aktuális COVID19-világjárvány fővárosi jellemzői. A történeti áttekintés főképpen a szakirodalmi előzmények feldolgozására épül, míg a koronavírus-járvány leírásában megjelenik a statisztikai adatok elemzése

* Uzzoli Annamária (PhD), ELKH Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont.

1 Elektronikus forrás: https://konyvtar.dia.hu/html/muvek/CSUKAS/csukas00231/csukas00240/csukas00240.html

is. A koronavírus-járvány adatainak összegyűjtése (2020–2022) a hivatalos kormányzati portálról történt (koronavirus.gov.hu).

A 18. századi pestisjárványok emlékei a mai Budapesten

Az emberiség történetét folyamatosan kísérték a háborúk, az éhínségek, a járványok. József Attila erről így ír *A város peremén* (1933) című versében: „szállásainkon éhinség, fegyver, / vakhit és kolera dúlt".[2] A történeti feljegyzések számos járványt megemlítenek Pest, Buda és Óbuda területén, de sokszor pontos részletek (például a fertőző betegség jellege, a járvány kiterjedése, a földrajzi gócpontjai) hiányában nehéz ezeket beazonosítani. Tovább nehezíti a helyzetet, hogy a történeti leírások gyakran minden járványt pestisnek, pestilentiának neveztek (Budapest lexikon 1993). Konkrét adatok sem léteznek, így csak következtetni lehet arra, hogy a leírásokban megemlített járványok milyen mértékű megbetegedést és halálozást eredményezhettek a népesség körében.

Ismert például, hogy 1441-ben I. Ulászló a járványos városoktól jól elzárt Csepel-szigetre menekült. Vagy például a szifilisz – bujakór – legismertebb járványa Budán dühöngött 1496-ban. A török háborúk idején 1541-től 1686-ig pedig újabb és újabb kiütéses tífuszjárványok ütötték fel a fejüket a Buda körüli mocsaras területeken táborozó seregek körében (*Budapest lexikon* 1993). Szintén köztudott, hogy a 11–13. században nálunk is igen gyakori lepra – bélpoklosság – kezelésében a lepratelepek helyett Budán a betegeket a szegények számára fenntartott ispotályban gyógyították. Ilyen volt a Sáros fürdő, a Gellért Gyógyfürdő elődje. Feltételezések szerint a Margitszigeten pedig *leprosorium* létesült, ahol higiéniai megfontolásból folyóvízzel kezelték a betegeket (Bruckner 2020a).

A pestis, a fekete halál vagy dögvész a 14. század közepétől ütötte fel a fejét a magyar tájakon, és több, különböző intenzitású hullámokban érte el Pestet és Budát (Schultheisz 2006). Azonban a három legnagyobb pestisjárvány a 18. században következett be Pest-Buda életében (1710–1711, 1738–1740, 1763). A Rákóczi-szabadságharc katonái által széthordott pestis újult erővel támadta meg a szabad királyi városokat, Pestet és Budát 1710–1711-ben, és innentől kezdve egészen 1763-ig a pestisjárványok számos módon hatottak a két város történetére. Sok áldozatot követeltek, de számos újszerű folyamatot indítottak el: járványügyi szabályozás, kórházalapítás, spontán városfejlődés stb.

A városban már dolgoztak képzett orvosok a 17. század végén, és 1692-ben pestisrendeletet foganatosítottak, így templomok és kocsmák bezárása, tájékoztató plakátok kihelyezése, fertőzöttek házának megjelölése, nyilvános összejövetelek

2 Elektronikus forrás: https://mek.oszk.hu/05500/05570/html/jozsef_attila0014.html

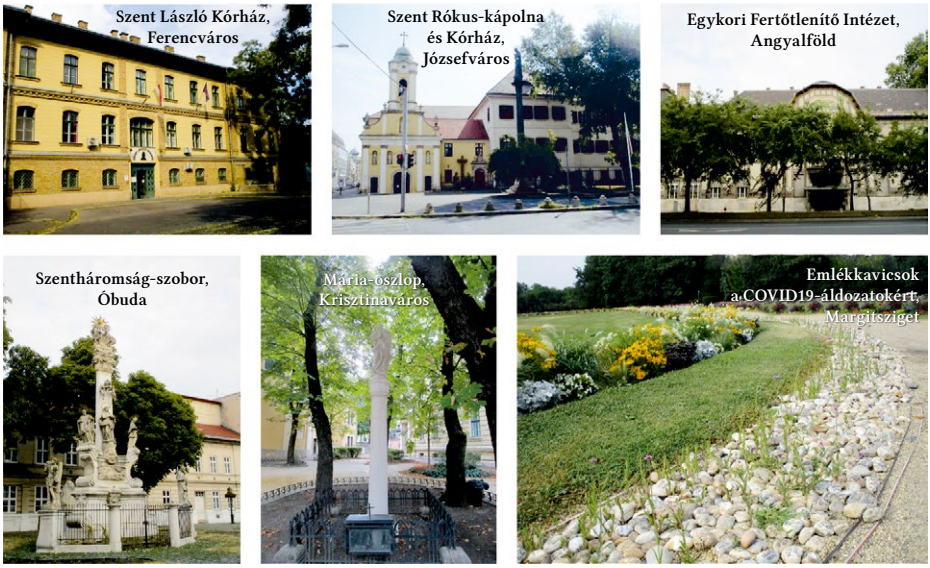
betiltása, a betegek házának kifüstölése, városkapuk ellenőrzése, városrészek karantén alá vonása, vesztegzár bevezetése történt meg (Bruckner 2020b). A nagy 18. századi pestisjárványok során már vesztegvonal működött: Pest és Buda között minden kapcsolat megszűnt, még a postai útvonal is elkerülte őket. A környező települések felé is többé-kevésbé léteztek már védvonalak (Schramek 2014).

Az egészségügyi intézmények is részben a pestisnek köszönhetik fejlődésüket, mert felismerték az alkalmi ispotályok szerepét a fertőzések elleni küzdelemben. Egy-egy ideiglenes, speciális „járványkórházat" – lazarétumot – létesítettek az első és a második pestisjárvány idején a Tabán területén, a Gellért-hegy lábánál, amelyek azonban a 19. század elejére eltűntek (Bruckner 2020b; Simon 2020; Korbuly 1939). Pest első kápolnáját, a Szent Rókus-kápolnát a városfalakon kívül, 1711-ben alapították, éppen egy évvel az első pestisjárvány után (Pilinyi–Gavlik 2004). A következő nagyobb 1738–1740-es járvány idején a város tanácsa már szükségesnek látta Pest városfalain kívül egy barakk-kórház létesítését a fertőző betegség kezelésére, amely a pestis elmúltával is fennmaradt, és később folyamatosan bővült (Bukovszki 2020; Mikola 1998; Nagy 1975). Ez volt a Szent Rókus Kórház elődje, amely ma is működik a Semmelweis Egyetem részeként, és Európa egyik legrégebbi egészségügyi intézménye.

A pestisjárványok idején Pest-Buda lakói fogadalmi szobrokat, oszlopokat, kápolnákat állítottak a remény és hálaadás jegyében *(1. ábra)*. Az egykori járványok lenyomataként is gondolhatunk azokra a Szentháromság-oszlopokra, amelyek a járvány elvonulásával öltöttek formát és maradtak fenn az utókornak. Ezeken a szobrokon a járványokban, betegségekben szenvedők védőszentjei, mint például Szent Sebestyén vagy Szent Rókus is helyet kaptak. A legelső a budavári Szentháromság-oszlop volt, s az 1691-es járvány idején a budai svábok tettek fogadalmat építésére. Az alapkövet 1700-ban helyezték el a Mátyás-templom előtt, 1706-ra elkészült, azonban a ragálytól rettegő budai polgárok négy év múlva lebontották, helyére pedig egy még hatalmasabb fogadalmi oszlopot állítottak 1713-ban (Földváry 2020). A régi alkotást áthelyezték a mai Zsigmond tér területére, ami azóta is ott található. Egyébként már az 1691-es pestisjárványt követően is állítottak fogadalmi emléket a mai Március 15-e téren, de ez már nem létezik (Bukovszki 2020). Az óbudai Szentlélek téren álló Szentháromság-szobrot az 1738–1740-es pestishullám után emelték a megmenekülésért érzett hála jeléül, amikor Óbuda lakosainak felét elragadta a kór.

Jellegzetes nyomai a pestisjárványoknak a Mária-emlékoszlopok is. A főváros egyik legrégebbi, 1702-ben készült szobrának másolata ma az I. kerületi Krisztina téren áll a templom mellett. A mai Szervita téren álló Szent Anna-templom elé 1729-ben Mária-szobrot emeltek, amely az 1739-es ragály idején még fontosabbá vált: a templom bezárt, a szerviták pedig a szabadban imádkoztak a szobornál a járvány elmúlásáért (Bukovszki 2020).

Mária Terézia temetésekre is vonatkozó egészségügyi rendeletei nyomán a pestis visszaszorult. Pesten és Budán felszámolták a járványtemetőket, az újakat pedig a városfalakon kívülre helyezték, így az 1763-as volt az utolsó járvány a mai főváros területén (Balázs 2007; Földváry 2020).



1. ábra. A nagyobb járványok utókornak fennmaradt néhány emléke a mai Budapesten (Fotók: Uzzoli Annamária)

Fontos adalék, hogy a 18. században a fertőző betegeket ellátó alkalmi barakkkórházak – kivéve a Szent Rókus Kórház – mellett megjelentek a különböző rendek által alapított ispotályok is, ahol főleg katonákat és szegényeket láttak el, de a gyógyító tevékenységen kívül szociális feladatokat is felvállaltak. Ilyen volt például a mai Városháza épületében működő Invalidus Kórház, amelyet az irgalmasrendi szerzetesek létesítettek (Budapest lexikon 1993).

A pestis „lefutásával" nem zárult le a járványok kora, hisz a 18. század végétől megkezdődött az egyik legsúlyosabb fertőző betegség, a fekete himlő elleni küzdelem, de ezen felül is a fertőző betegségek nagy gyakorisága jellemezte a következő évszázadot Pest-Buda és Óbuda életében.

A járványok elleni küzdelem és a közegészségügy fejlődése a 19. században Budapesten

A 19. század elején megkezdődött a fekete himlő elleni szervezett küzdelem: 1801-ben Pesten Bene Ferenc professzor, Budán Streit János városi tisztiorvos

kezdte meg a védőoltások beadását, és 1807-re már több mint tízezer oltást végeztek a két városban (*Budapest lexikon* 1993).

A 19. század nagyobb részében a pestis és a himlő helyét átvette a kolera (korabeli nevén epekórság, ragadványos epemirigy), ez volt az évszázad legsúlyosabb járványa. Az 1831. évi nagy országos kolerajárvány Pestet és Budát is érintette, és utóbb több hullámban visszatért. Az országon belül vesztegzárakat, blokádokat alakítottak ki, de 1831 nyarán a ragály mindkét várost elérte. Pesten karanténokat állítottak fel a városba bevezető utakon 1831. július 4-én, majd július 12-én a Budára és Óbudára vezető utakat lezárták. Mindezek ellenére július 14-én megjelent a fertőzés Pesten, majd július 15-én Budán. Mindkét várost körzetekre osztották, mindegyikbe biztosokat neveztek ki, illetve körzetenként egy orvost és egy seborvost jelöltek ki (Simon–V. László 2020, 2021). A Szent Rókus Kórház lett az alkalmi járványkórház. Az első megbetegedések után teljes körű vesztegzárat rendeltek el a két város között, és július 16-án még a hajóhidat is lezárták, ami miatt másnap pánik tört ki, így a katonaságot be kellett vetni (Domonkos 2020). Pesten többen betegedtek meg, és köztük magasabb volt a halálozási arányszám Budához képest *(1. táblázat)*.

1. táblázat. Pest-Buda hivatalos statisztikája az 1831. év kolerajárványról (Fényes 1837; másodközlés forrása: Simon – V. László 2021)

	Buda	**Pest**
Első hivatalos eset dátuma	1831. július 15.	1831. július 14.
Járvány hivatalos végének dátuma	1831. szeptember 24.	1831. október 6.
Betegszám (fő)	1837	2459
Felépültek száma (fő)	1006	920
Elhunytak száma (fő)	831	1539
Halálozási arányszám (elhunytak aránya a fertőzött betegekhez képest) (%)	45	63

Végül 1831. szeptember végére, október elejére mindkét városból elvonult a kolera (Domonkos 2020). Ezután a betegség még hét járvány során okozott veszélyt a városban a 19. század végéig (1835–1837, 1848–1849, 1854–1855, 1866–1867, 1872–1873, 1886, 1892–1893) (Gazda 2017). A betegek és az áldozatok száma általában néhány száz vagy ezer fő volt, és többségében a szegényeket és a munkásokat érintette a fertőzés. Nagyobb esetszámokról a Ferencvárosból, Józsefvárosból számoltak be.

A kolera mellett más fertőző betegségek is okoztak kisebb-nagyobb járványokat, amelyek több hullámban terjedtek. Így a kanyaró, a hastífusz (hagymáz), a diftéria (torokgyík), a skarlát (vörheny) vagy a tbc (gümőkór, tüdővész) okozta

járványok országosan és Budapesten is többször kialakultak a 19. század második felében. Ezek nyomán az érintett városrészekben felfüggesztették az oktatást, betiltották a közösségi rendezvényeket és közegészségügyi bizottságokat hoztak létre. Például az 1881-es tífuszjárvány központja a X. kerületi téglagyár volt, de a szomszédos VIII. és IX. kerületben is megalakultak járványügyi bizottságok (Domonkos 2021).

A kiegyezés (1867), majd a városegyesítés (1872–1873) után a közegészségügy fejlődése lehetővé tette a hatóságok számára, hogy olyan intézkedéseket hozzanak, amelyek elősegítik a járványok megakadályozását. Városi közegészségügyi bizottmányok szerveződtek, megszervezték az utcatisztítást és a rendszeres szemétszállítást (Sipos 1998a, 1998b). A járványellenes küzdelemben élenjáró volt az intézményi infrastruktúra fejlesztése (például Fertőtlenítő Intézet létrehozása a Gyáli úton 1892-ben és 1898-ban), amely kiterjedt egy új járványkórház létrehozására. Ez a Szent László Kórház volt, amely 1894-től fogadta a fertőző betegeket a Szent Rókus Kórház kihelyezett osztályaként, és az akkori legkorszerűbb közegészségügyi intézményrendszeri struktúrával – pavilonrendszer – rendelkezett (Keserű 2017). Lényegében ez az új kórház az Üllői út és Markotányos utca sarkán meglévő alkalmi barakk-kórház mellett épült fel, a régi barakkokat pedig a tűzoltóság 1895-ben felégette.

Különösen a kolera ellen jelentett nagy előrelépést a vízvezeték-hálózat kiépítése és a csatornázás, ami lehetővé tette a tiszta ivóvízhez való hozzáférést és a nagyobb fokú higiéniát. A székesfőváros törvényhatósága 1881. július 1-jei hatállyal vezette be azt az új szabályozást, melynek értelmében kötelezően be kell jelenteni a járványos eseteket (Domonkos 2021). A budapesti közegészségügy infrastrukturális fejlődése és a védőoltások széles körű használata is fontos előrelépés volt a város járványok elleni védekezésében.

Pest, Buda és Óbuda egyesítése után rohamos fejlődésnek indult a főváros, de a világvárossá válásának időszakában a lakosságszám-növekedés maga után vonta az egészségügyi kapacitások bővítésének igényét is. Így a fővárosi kórházi ágyak száma 1870 és 1900 között hétezerrel gyarapodott (KSH 1995).

Nagyszabású építkezések kezdődtek a belső városrészekben, amelyek keretében új kórházak is épültek: például Józsefvárosban 1876 és 1908 között hozták létre a klinikák épületeit, akkor még a város peremén, a jó levegőn és az egykori majorságok hatalmas területein (Perczel 1992). Vagyis, ahogy a természeti környezet szerepe utolérhető Budapest városfejlődésében (Izsák 2003), úgy ez például az egészségügyi intézmények telephelyválasztását is befolyásolhatta az elmúlt évszázadokban. Azonban a 20. század elejétől fogva ezeket a klinikákat körbenőtték a különböző lakóépületek, és fokozatosan csökkent környezetükben a zöldterület (Csapó–Lenner 2015). A század utolsó évtizedében további közkórházak épültek: például Budán a Szent Margit Kórház, a Szent János Kórház,

míg Pesten a Szent István Kórház. Ezek mellett az egyházak és a különböző jótékonysági egyesületek is megjelentek kórházfenntartóként, sőt a tehetősebbeknek magángyógyintézmények, szanatóriumok épültek.

A kiegyezést és a városegyesítést követően a fővárosi kórházak már többféle orvosi szakmával rendelkező szakintézményekké váltak. Azonban köztük továbbra is a Szent László Kórház maradt a „klasszikus járványkórház", ahol a különböző fertőző betegségek ellátása folyt.

A 19. század végére Magyarország és Budapest már túljutott a nagyobb és hosszabb ideig tartó járványokon, de elvétve egy-egy kerületet vagy kerületrészt érintő helyi járványok (epidémia) előfordultak még a 20. század elején is.

Járványok a 20. századi Budapesten

A 19. század második felében elért közegészségügyi vívmányok – például járványügyi intézkedések és szabályozások, fertőtlenítés, fertőző betegek ellátásának intézményesítése, vízvezeték- és csatornahálózat fejlesztése – eredményeként a 20. század elejére jelentősen visszaszorult a járványos – nagyszámú és nagyobb területet érintő – fertőző betegségek előfordulása Budapesten (Ogoljuk-Berzsenyi 2021). A kedvező helyzet létrejöttében fontos szerepe volt az 1889-ben megalapított Közegészségügyi és Bakteriológiai Intézetnek is, illetve az 1913-ban a mai Váci úton megépült új és korszerű Fertőtlenítő Intézetnek. Tovább folytatódott a vakcinák fejlesztése és alkalmazása, például az 1890-ben alapított budapesti Pasteur Intézetnek kiemelkedő szerepe volt a veszettség elleni küzdelemben. A század folyamán folyamatos volt a különböző fertőzések elleni védőoltások csecsemő- és kisgyermekkori beadásának kötelezővé tétele.

A közegészségügy terén tett évtizedes erőfeszítések eredményeként az I. világháború előtt kis számban és szórványosan fordultak elő fertőzések a főváros területén (diftéria, himlő, kolera, skarlát, tífusz). A két világháború idején romlott a közegészségügy helyzete a fővárosban: gyakoribbá vált a hastífusz előfordulása, rendszertelenné és ritkábbá vált a védőoltások beadása, amely miatt egyes betegségek – diftéria – újból nagyobb arányban jelentek meg. A két világháború között fontos előrelépések történtek a járványvédelemben, így 1926-ban alapították az Országos Közegészségügyi Intézményt, aminek központja Pesten volt (*Budapest lexikon* 1993).

Időközben a Szent László Kórház folyamatosan bővült, és vált Budapest – sőt, az egész ország – számára azon egészségügyi intézménnyé, ahol a fertőző betegségek gyógyítása folyik. A 19. század utolsó éveiben a már létező kórház közvetlen szomszédságában – a zsúfoltság enyhítésére – létrehoztak egy újabb

fertőzőbeteg-intézményt Szent Gellért Kórház néven, de 1921-től a kettő egyesült (Ogoljuk-Berzsenyi 2021).

Ha sorra vesszük a betegségeket, akkor megállapíthatjuk, hogy az igazán nagy szifiliszjárványok elkerülték a fővárost, azonban az I. világháború után jelentős betegszám-növekedés ment végbe: 1928-ban már 27 388 beteg állt kezelés alatt (*Budapest lexikon* 1993). A kialakult helyzetre való tekintettel 1917-től kormánybiztos foglalkozott a szifilisz elleni küzdelemmel. A járványos terjedés megfékezését volt hivatott szolgálni a korabeli prostitúció szabályozása is, együtt az egészségügyi intézkedésekkel (például türelmi bárcák bevezetése, rendszeres orvosi ellenőrzés a bordélyházakban) (Forrai 1998).

Az évszázad elején a balkáni háborúk miatt 1910–1911-ben, az I. világháború miatt pedig 1913–1915-ben fordultak elő újabb kolera okozta megbetegedések és halálozások a fővárosban, de ezek tömeges méreteket már nem öltöttek. Budapesthez képest időben megkésve következett be a koleraesetszámok újbóli növekedése Pest vármegyében, ami inkább az 1915–1919-es időszakhoz köthető (Gaálné 2009).

A tuberkulózis (tbc, gümőkór, *Morbus hungaricus*) már a 19. század második felében járványos méretekben jelentkezett a főváros területén. A fertőző betegség Pesten 1859-ben 700 halálesettel az összhalandóság 13%-át, az egyesített fővárosban 1874-ben 2424 fő halálával a 19%-át, 1884-ben pedig 3182 halálesettel az összes halálozás 25%-át okozta (*Budapest lexikon* 1993). A magasabb halálozási arányok főként azokat érintették, akik rosszabb lakásokban és életkörülmények között éltek: 1900-ban a Belvárosban tízezer lakosra 26 fő új tbc-eset jutott, de ez a szám Józsefvárosban 43 fő, Óbudán 46 fő, Ferencvárosban 48 fő volt (*Budapest lexikon* 1993). A tbc elleni küzdelem egyik kiemelkedő alakja volt a fővárosban dr. Korányi Frigyes. Kezdeményezésére a Budapesti Szegénysorsú Tüdőbetegek Szanatórium-Egyesülete alapította az Erzsébet Királyné Szanatóriumot 1901-ben, amely ma az Országos Korányi Pulmonológiai Intézet.

A 19. század utolsó éveiben az influenzavírus is megmutatta, hogy képes világméretű járványt okozni: ez volt az 1889–1990-es orosz vagy ázsiai nátha. Az I. világháború vége felé az európai bevetésre készülő amerikai katonák behurcolták az influenzavírust (H1N1-vírustörzset) az öreg kontinensre, és már az első hónapban több millióan fertőződtek meg. Tulajdonképpen a járvány azért kapta a spanyolnátha nevet, mert Spanyolország nem cenzúrázta a járványról szóló híreket, és az áldozatokról folyamatosan jelentéseket közölt (Valentiny 2020). Az első budapesti influenzás eseteket 1918. júniusban regisztrálták, és a betegeket a Zita Kórházban (alkalmi hadi barakk-kórház a mai Gyáli úton) ápolták. Júliusban már tömegesen fertőződött meg a lakosság, de augusztusban – valószínűleg a fővárosiak vidéki nyaralókba való kiköltözése miatt – visszaesett

a betegszám, majd szeptember közepétől berobbant a járványhullám. 1918. szeptember 30-án a főváros rendeletet bocsátott ki a járvány miatt és a közegészségügyi bizottság javaslatára korlátozó intézkedéseket vezetett be: az iskolákat és a szórakozóhelyeket bezárták, látogatási tilalmat írtak elő a kórházakban, kötelezővé tették a fertőzöttek bejelentését, elrendelték az utak locsolását, részben korlátozták a villamosközlekedést (Géra 2020). Egyúttal a járvánnyal összefüggő tájékoztató plakátok kerültek ki a város számos pontjára (Valentiny 2020). Az influenzajárvány fővárosba való behurcolásában és a későbbi terjedésében számottevő szereppel bírtak a katonavonatok, a Monarchia összeomlása miatti menekültek, illetve az egészségőrök (Géra 2009). Az utóbbiakat alkalmilag képezték ki: feladatuk volt a házi karantén ellenőrzése, de sokszor nem tartották be azt az előírást, hogy nem léphetnek be a fertőzött beteg lakásába. A korlátozó intézkedések elégedetlenséget váltottak ki a lakosságból, és a hatóságok egyre inkább tehetetlenek voltak ezzel szemben (Géra 2022). Végül az év végéig 26 250 beteget és 4105 elhunytat regisztráltak a fővárosban (*Budapest lexikon* 1993). Az elhunytak száma 1919-ben 286 fő, 1920-ban 1459 fő volt (Géra 2022; Melly 1929). Az 1919. évben nagyjából visszahúzódott az influenzajárvány, és már az év elején kinyitották a fővárosi iskolákat. Azonban 1920. januárban–februárban egy harmadik hullám formájában visszatért a pandémia (Szilágyi 2020), és végül összességében 11 376 fő volt a betegek, 1459 fő volt az elhunytak száma (*Budapest lexikon* 1993). Több évvel a járvány után, 1930-ban Kosztolányi Dezső az egyik Esti Kornél-novellában *(Esti megtudja a halálhírt)* így írta le ezeket az időket:[3]

> Keze a reggeli újságok után nyúlt. Gyorsan föllapozta őket. Winterné nevét kereste a halottak lajstromában, de még nem volt benne. Egyébként csupa gyászjelentés meredt rá, fekete keresztekkel, mint holmi fejfaerdő egy temetőben. „178 új haláleset – hirdették a cikkek, szinte ujjongva –, tetőfokon a spanyoljárvány." – Nem spanyol – gondolta. – Dögvész, döghalál. A végítélet ez, a végítélet.

A szezonális – őszi–téli – influenzajárvány mellett további világjárványok (pandémiák) is kialakultak még a 20. század második felében. Ilyenek voltak az 1957–1958-as ázsiai, az 1968-as hongkongi vagy az 1977-es orosz influenza, amelyek Budapesten is okoztak megbetegedéseket és halálozásokat.

A 20. századi járványok között meg kell említeni a járványos gyermekbénulást (poliovírus okozta Heine–Medin-kór) is, amely Magyarországon – és így Budapesten – 1954-ben, 1956-ban, 1957-ben és 1959-ben több ezer megbetegedést

3 Elektronikus forrás: https://mek.oszk.hu/00700/00745/00745.htm#11

és több száz halálesetet okozott, de végül a Sabin-cseppek használatával visszaszorították a betegséget. A 20. század első felében többször, járványszerűen felütötte fejét a diftéria a gyermekek között hazánkban és a fővárosban, de 1938-tól kötelezővé tették a védőoltást, amely az 1960-as és 1970-es évekre minimálisra csökkentette az új esetek számát (Vámos 2020).

A 20. század első két évtizedének járványos megbetegedései, elsődlegesen a tbc és az influenza közvetlenül is hozzájárultak a budai hegyvidék benépesüléséhez. Már az 1831-es kolerajárvány alatt megfigyelték, hogy a Svábhegyen senki sem fertőződött meg. A ritkábban lakott, tiszta levegővel rendelkező hegyvidéki területek pedig még inkább felértékelődtek a tbc járványos elterjedésével, hisz kezdetben nem volt ellenszere, gyakorlatilag csak a friss levegőt tartották megfelelő gyógymódnak az orvosok. Az 1918–1920-as spanyolnátha idején is – elsősorban az intenzív járványhullámok idején – a zsúfolt Pestről ide menekültek a lakosok. A gazdasági és a társadalmi fejlődésen kívül tehát a budai hegyvidéki kerületek kedvező természeti adottságai a fertőző járványok elleni küzdelemben is hangsúlyos szerephez jutottak.

A tudományos-technikai forradalom és a társadalmi-gazdasági fejlődés kölcsönhatásai a 20. század közepétől együttesen járultak hozzá, hogy az emberiség leküzdte a világtörténelem pusztító járványait, azonban már az évszázad második felében olyan újszerű jelenségek, folyamatok körvonalazódtak, amelyek magukban hordozták egy újabb világjárvány esélyét. A nemzetközi migráció, a környezetszennyezés és a globális éghajlatváltozás, a HIV/AIDS helyzet, a társadalmi egyenlőtlenségek fokozódása és a szegénység elmélyülése csak néhány példa arra, hogy napjainkban is léteznek olyan hajtóerők, amelyek hozzájárulhatnak egyes fertőző betegségek járványos terjedésének berobbanásához. A baljós árnyak és az intő jelek gyülekezni kezdtek a 20. század utolsó éveitől… Nem kellett sokáig várni az újabb világjárványokra, amelyekben kiemelt szerepe lett a nagyvárosoknak, így Budapestnek is.

A COVID19-világjárvány Budapesten

A vírusok okozta történelmi világjárványok kórokozói közül mára az influenzavírusok maradtak azok, amelyek változatlanul, minden évben a legtöbb fertőző megbetegedést okozzák világszerte, és vannak olyan altípusaik, amelyek világméretű járvány előidézésére is képesek.

A 21. század első világjárványát az új típusú influenzavírus okozta tömeges megbetegedések világméretűvé válása miatt az ENSZ Egészségügyi Világszervezet 2009. június 11. és 2010. augusztus 10. között hirdette meg, amire 1977 óta nem volt példa. Összességében a 2009. ősz és 2010. tavasz közötti

influenzaszezonban ugyan több tízezren váltak beteggé Magyarországon, de mivel kis számban végeztek célzott teszteléseket a fertőzöttek között, így végül 1915 esetben igazolták ennek a vírusnak a hazai előfordulását. A halálesetek száma 70 volt, amely lényegében az összes szezonális influenzamegbetegedett között fordult elő.

2009-ben nem gondoltuk volna, hogy nem is olyan sokára újabb világjárvány „köszönt be" az életünkbe… erre csak 2020. márciusig kellett várnunk.

A COVID19-világjárványnak összesen hat hulláma alakult ki Magyarországon 2020. március eleje és 2022. december eleje között. Ezek területi megoszlását a hivatalos adatközlés alapján lehetett vizsgálni, amelyet megyei és fővárosi szinten az összes igazolt betegre, valamint az aktív fertőzött, gyógyult és elhunyt esetszámokra adtak meg Budapest–vidék megoszlásban (koronavirus.gov.hu). A járványügyi adatok nyilvánossá tétele naponta a fővárosra és vidékre vonatkozóan 2020. május 19-én kezdődött, azonban ez 2021. június 11. után csak munkanapokra vonatkozóan, illetve 2022. május 1. után már csak heti rendszerességgel történt meg. A hiányzó napi adatközlés pótlását a legfrissebb és az azt megelőző utolsó adat különbségéből arányosan lehetett megoldani. Az adatok összegyűjtésének és kiértékelésének záró dátuma 2022. december 7-e volt.

Magyarországon 2020. március 4-én Budapesten fedezték fel az első két koronavírus-fertőzöttet két külföldi egyetemi hallgató személyében, az első gyógyult március 12-én hagyta el a Szent László Kórházat, míg az első haláleset március 15-én következett be a fővárosban.

Az egyes járványhullámok szakaszolása az aktív esetszámok alapján történt, hisz ennek a mutatónak a folyamatos növekedése vagy csökkenése egyértelműen utal a járványhelyzetben bekövetkező változásokra és a fennálló tendenciák átalakulására. Ezek a változások pedig egyúttal a járványügyi intézkedések hatásairól is információhordozók. Az aktív esetszám alakulásában legalább 3-5 napja bekövetkező tartós változás, valamint a korlátozó intézkedések életbe lépése alapján a fővárosi járványhullámok időbeli lehatárolása a következőképpen történt:

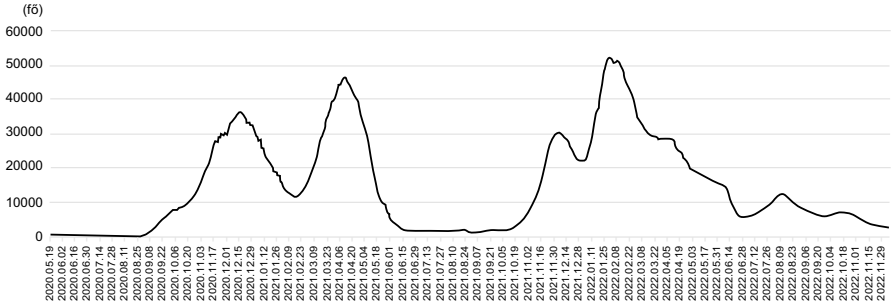
1. járványhullám: 2020. március 4. – 2020. augusztus 14. között
2. járványhullám: 2020. augusztus 15. – 2021. február 16. között
3. járványhullám: 2021. február 17. – 2021. szeptember 2. között
4. járványhullám: 2021. szeptember 3. – 2021. december 30. között
5. járványhullám: 2021. december 31. – 2022. június 28. között
6. járványhullám: 2022. június 29-től[4]

4 A hatodik járványhullám 2022. június 29-én kezdődött, azonban a vizsgálat lezárásakor, 2022. december 7-én még nem ért véget, annak egy hosszabb átmeneti időszaka volt megfigyelhető, kevés új esetszámmal.

Az országos és a fővárosi járványhullám kezdete nem minden esetben egyezett meg időben. Például a második járványhullám növekvő aktív esetszáma az országban pár nappal korábban következett be, mint Budapesten. Vagy például az ötödik járványhullám felszállóága két-három nappal korábban már tapasztalható volt a fővárosban, mint ahogy a magyarországi emelkedő tendencia bekövetkezett volna.

Az igazolt fertőzöttek aktív esetszámai alapján Budapesten – hasonlóan a magyarországi helyzethez – az első öt járványhullám az őszi–téli időszakhoz kötődött 2020–2021 folyamán *(2. ábra)*. Általában az ősz elején-közepén indult növekedésnek a második és negyedik járványhullám, majd azok csúcsidőszaka után a csökkenő szakasz nem tudott eljutni egy alacsony esetszámszintig, mert a soron következő hullám már január–február során berobbant. Az így kialakuló harmadik és ötödik járványhullám alatt a járványgörbe felszállóága és tetőpontja után végül több hónapon keresztül tartott a mérséklődés szakasza. Míg 2021 tavaszán a gyors csökkenés hosszabb átmeneti időszakot követett, a nyár során nagyon alacsony esetekkel, addig 2022. február végétől a leszállóág hosszan és mérsékelten következett be. 2022 nyarán nem alakult ki többhetes átmenet kevés esetszámmal, hanem június végétől a hatodik hullám növekedése vette kezdetét. Ennek a járványgörbének a csúcsidőszaka augusztus első felében következett be, ami után folyamatos mérséklődés kezdődött. 2022. ősz folyamán már leszállóágban volt a hatodik járványhullám Budapesten és Magyarországon, ami lényegében alacsony szinten stagnált szeptember és december között. Ez alól október eleje volt kivétel, amikor két hétig növekedett az aktív esetszám a fővárosban és az országban, de ez a tendencia végül nem bizonyult tartósnak. 2022. december elején folyamatosan csökkent az aktív esetek száma a fővárosban és az országban, a heti új esetszámok alacsony szinten stagnáltak.

A Nemzeti Népegészségügyi Központ által a hivatalos honlapon közölt járványügyi adatok alapján Budapesten összesen 384 090 fő fertőzöttet igazoltak a hazai koronavírus-járvány alatt, ami az összes hazai eset 12,1%-a *(2. táblázat)*. Ebből a gyógyult esetek száma 373 111 fő volt 2022. december 7-én. A gyógyultak számának növekedése folyamatos, hétről hétre egyre többen épültek fel a fertőző betegségből Budapesten 2022. ősz folyamán. Az összes haláleset 16,7%-a jutott a fővárosra a 2022. december 7-ei adatok alapján. Az összes fertőzött százalékban számított halálozási arányszáma 2,1% volt Budapesten 2022. december elején, ami nagyjából megfelelt az országos átlagnak (2,2%).



2. ábra. Járványhullámok Budapesten, az igazolt COVID19-fertőzöttek aktív esetszámai alapján (fő), 2020. május 19. és 2022. december 7. között (Adatok forrása: koronavirus.gov.hu)[5]

2. táblázat. A COVID19-járvány néhány mutatószáma Budapesten, 2022. december 7.

Járványügyi indikátor	**2022. december 7-i adat**
Összes igazolt fertőzött eset (fő)	384 090
Összes haláleset (fő)	8210
Összes gyógyult eset (fő)	373 111
Százezer lakosra jutó összes fertőzött eset (fő)	22 594
Százezer lakosra jutó összes haláleset (fő)	483
Százezer lakosra jutó összes gyógyult eset (fő)	21 948
Összes haláleset az összes fertőzött százalékában (%)	2,1

Adatok forrása: koronavirus.gov.hu[6]

A budapesti járványhullámok összehasonlítása alapján megállapítható, hogy a COVID19-világjárvány eddigi hazai történetében az ötödik hullám volt a legintenzívebb: rövid időn belül az eddig regisztrált legmagasabb értéket érte el a fővárosi aktív esetek, valamint a napi új betegek száma 2022. január végén. A fővárosi járványhullámok között a leglaposabb járványgörbe az elsőhöz volt köthető, 2020 tavaszán. A hatodik járványhullám enyhén emelkedő görbével következett be, de az aktív esetszámok meghaladták az első hullám alatt tapasztaltakat.

Az összes igazolt fertőzött esetszám alapján a fővárosi lakosság 22,6%-a már átesett az új típusú koronavírus-fertőzésen 2020. március eleje és 2022. december eleje között. Az első járványhullám alatt az enyhébb tünetek miatt sok beteg nem ment el PCR-tesztre, így az elmaradt pozitív eredmény hiányában feltételezhető, hogy többen betegedtek meg a járvány kezdetén, mint ahány esetet végül

5 A hivatalos kormányzati tájékoztató oldal 2023. január 1-jével megszűnt. Az adatok és információk (2022. december 28. záródátummal) megtekinthetők a Facebook-oldalon: https://www.facebook.com/koronavirus.gov.hu/?locale=hu_HU (Letöltés: 2022. 02. 02.)

6 Vö. az 5. lábjegyzettel.

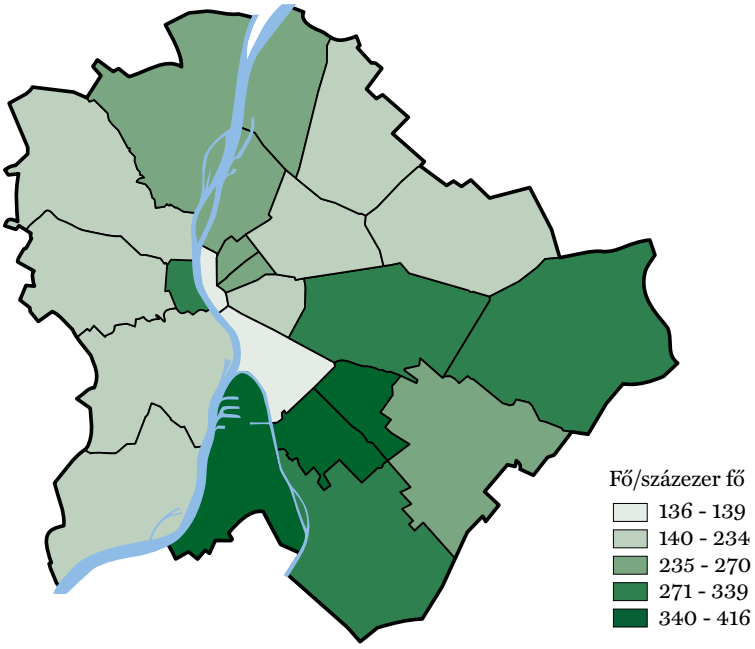
igazoltak a hatóságok az országban és a fővárosban. Az első járványhullám idején – 2020 tavaszán – a H-UNCOVER országos reprezentatív szűrővizsgálat alapján a fertőzöttségi ráta kb. 1% volt Magyarországon (Merkely et al. 2020). A fővárosi lakosság átfertőzöttségi rátája az ötödik járványhullám idején volt a legmagasabb (7,8%), de ezen időszak alatt is sok fertőzött maradt rejtve az egészségügyi ellátórendszer előtt. Ezt és a hatodik hullámot a koronavírus omikron variánsa okozta, amely részben tulajdonságai, részben pedig a lakosság átoltottsága miatt, döntő többségében mérsékeltebb tüneteket okozott a betegek számára. Ráadásul 2022 elejétől széles körben elérhetővé váltak a gyorstesztek, így nagyon sokan ezek segítségével szembesültek a fertőzöttségükkel, amit aztán végül nem jelentettek be a háziorvosoknak. Valószínűsíthető, hogy 2022. tavaszi időszakában többen fertőződtek meg az országban és Budapesten, mint amennyien megjelentek a hivatalos adatközlésekben. Szintén fontos megemlíteni, hogy Budapesten és a nagyvárosokban, illetve a fejlettebb országrészekben magasabb volt a lakosság tesztelési aktivitása. Az ezeken a területeken élő lakosok nagyobb arányban tudták vállalni önköltségen az otthoni antigénteszt és/vagy a hivatalos – hatósági árral rendelkező – PCR-teszt elvégzését, így ilyen helyeken magasabb lehetett az igazolt betegek száma olyan területekhez képest, ahol a lakosság anyagi erőforrások hiányában ezt nem tudta megtenni (Szirmai et al. 2022).

A Nemzeti Népegészségügyi Központ 2022. július elején hozta nyilvánosságra az elhunytak hivatalos átoltottsági adatait, települési szinten és a 2021. évre vonatkozóan. Ez alapján Budapesten összesen 4609 fő hunyt el koronavírusfertőzésben 2021-ben: közülük 3233 fő (70,1%) nem kapott oltást, 583 fő (12,6%) egy, 643 fő (13,9%) kettő, 150 fő (3,3%) pedig három oltásban részesült. Azon fővárosi lakosok között, akik nem voltak beoltva, nagyobb volt a halálozási valószínűség 2021-ben. A hivatalos adatközlés nem tért ki az oltások típusára, illetve a kerületi bontásra. Egyébként a fővárosi lakosság átoltottsága az egyik legnagyobb arányú volt 2021. decemberben: a legfrissebb hivatalos adatközlés szerint a helyi lakosok 72%-a kapott legalább egy oltást (koronavirus.gov.hu).

Budapest és Pest megye mint fertőzési gócpont szerepe elsődlegesen az első járványhullám idején, 2020. tavasszal volt észlelhető (Kovács–Uzzoli 2020; Pál et al. 2022). A járvány térbeli terjedéséhez ebben az időszakban a két legsűrűbben lakott területre jellemző magas kontaktusszámok, valamint az intézményi gócpontokban (kórházak, idősek otthona) kialakult fertőzések járultak hozzá. Meghatározóak voltak a Budapest és az agglomerációs települések között kialakult ingázási kapcsolatok is (Lennert 2021). A második járványhullámtól kezdődően a főváros részesedése az összes aktív fertőzöttből és a halálesetekből csökkenésnek indult (Pál–Uzzoli 2022). Ugyanis a második hullámtól kezdődően a korábban jellemző csoportos megbetegedéseket a tömeges fertőzések váltották fel, így az országban kialakult fertőzési láncolatok közösségi szintű

térbeli terjedést eredményeztek a további járványhullámok során, és Budapest és Pest megye is, mint földrajzi gócpont, fokozatosan elveszítette vezető szerepét a járvány térbeli terjedésében. Az új fertőzések lakosságarányos megoszlása alapján már nem a legfertőzöttebb területeknek számítottak a megyék sorrendjében (Uzzoli et al. 2021a). Ugyan az utolsó három járványhullám kezdetén Budapest újból fertőzési gócpont lett, de ez csak a felszállóágra volt jellemző, a későbbi járványfejlődés szakaszaiban (járványcsúcs, leszállóág) egyértelműen nem a főváros volt a területi koncentráció középpontja.

Az új típusú koronavírus-járvány hazai történetében általában megfigyelhető volt, hogy az egyes járványhullámok berobbanása az új fertőzöttek száma alapján általában a legfejlettebb országrészekben (például Közép- és Nyugat-Magyarország) és a településhierarchia magasabb szintjein (főváros, megyeszékhely) következett be, majd terjedt át a közepesen fejlett területekre, valamint a közép- és kisvárosok hálózatára. A járványhullámok leszállóágában az is előfordult, hogy a csúcsidőszak után lassú mérséklődés indult meg az új esetek számában országosan, miközben növekedtek a területi különbségek az egyes országrészek között. Ennek alapvető oka az volt, hogy a kevésbé fejlett területeken, a perifériákon, a városoktól és központoktól távoli területeken ekkor kezdtek egyre többen megbetegedni (Igari 2021).



3. ábra. A százezer lakosra jutó COVID19 miatti halálozás Budapest kerületeiben, 2021. február 1. és 2022. január 31. között (Adatok forrása: Nemzeti Népegészségügyi Központ 2022)

A hivatalos járványügyi adatok területi bontásban igen korlátozottan álltak rendelkezésre, ezért a fővároson belüli különbségek leírásához csak a COVID19-fertőzés miatt elhunytak adatait lehetett felhasználni a 2021. február 1. és 2022. január 31. közötti időszakra vonatkozóan *(3. ábra)*. A Budapesten belüli különbségek részben Buda és Pest, részben a belső és a külső kerületek között megfigyelhető markáns eltérésekre hívják fel a figyelmet. A százezer lakosra jutó halálozás alapján általában megfigyelhető, hogy a hátrányosabb társadalmi–gazdasági helyzettel bíró kerületekben (például X., XVII., XIX., XXI.) magasabb szintű a fertőzés miatti halandóság, míg a jobb helyzetű budai kerületekben alacsonyabb. Budán az I. kerületben az egyik legmagasabb érték tapasztalható, de ez elsősorban azzal magyarázható, hogy a kerületben magas az időskorú népesség aránya, ami az egyik kockázati tényezője a koronavírus okozta halálozásnak. A fővárosi halálozási adatok teljes körű értékeléséből hiányoznak a fertőzöttekre és az oltottakra vonatkozóak, így nem lehet megállapítani, hogy adott kerületben a fertőzésekhez vagy a beoltottakhoz képest magas vagy alacsony szintű volt-e a halálozási mutatószám értéke.

A COVID19-járvánnyal szembeni két és fél éves védekezés egyik legfontosabb tapasztalata az volt, hogy a szakpolitikai beavatkozások az országos korlátozások mellett eltérő hangsúllyal alkalmazták a területi szempontokat. Az éppen aktuális járványügyi kormányrendeletek többségében országos érvényűek voltak, azonban akadtak olyanok is közöttük, amelyek adott területre – például a fővárosra és Pest megyére – vonatkoztak (Uzzoli 2022a).

A kormány a fennálló járványügyi helyzetre és annak jövőbeli megelőzésére való tekintettel 2020. március 11-én rendkívüli jogrendet, veszélyhelyzetet hirdetett meg az ország teljes területére. Erre azért volt szükség, mert a különleges jogrend biztosította a járvány elleni védekezéshez szükséges gyors és rendkívüli intézkedések végrehajtását, részben pedig a települési önkormányzatok számára nyújtott kompetenciát arra, hogy helyi szinten tudjanak beavatkozni a járvány terjedésébe és a következmények enyhítésébe. Végül az Alaptörvény tizedik módosításával 2022. május 31-én megszűnt a járványügyi veszélyhelyzet, de június 1-től életbe lépett a háborús veszélyhelyzet Magyarországon.

Általánosságban elmondható, hogy Budapest – a különleges jogrend nyújtotta kompetenciák határán belül – proaktív volt a járványügyi beavatkozások meghozatalában. A nemzeti szabályozás előtt néhány nappal már olyan korlátozásokat hozott a főváros – főleg a zárt terekben kötelező maszkviselést –, amelyek előkészítették, megalapozták az országos intézkedéseket.

Egyelőre nehéz megmondani, hogy a 2020–2022. évi COVID19-járvány kapcsán milyen „kézzel fogható" emlékek maradnak fenn az utókornak Budapesten. A régmúlt járványai ugyan jelenleg is tovább élnek a városban – például építészeti emlékek, szobrok formájában –, sőt, az egykori járványkórházak, a Szent Rókus

vagy a Szent László Kórház ma is meghatározó szerepet töltenek be a védekezésben. Az is biztos, hogy egy civil szervezet kezdeményezésére a Margitszigeten létrehozott kavicshalom az egyetlen eddigi olyan fizikai megjelenés a városban, amely emlékeztet a járvány áldozataira *(1. ábra)*. Nagy kérdés, hogy a közeljövőben létrejönnek-e további olyan emlékek a COVID19-járvánnyal kapcsolatban, amelyek a jelen korlenyomataiként szolgálnak majd a jövő generációi számára.

Azt azonban látnunk kell, hogy a koronavírus-járvánnyal szerzett tudás és tapasztalat tovább él, és segítséget nyújthat az esetleges újabb járványok elleni küzdelemben. A mindennapokban is számos új szokás, gyakorlat terjedt el, az emberek másként kezdtek el gondolkodni a városi térben való létről, amelyek hosszú távon fennmaradhatnak velünk. A városi zöldterületek gyakoribb lakossági használatának felértékelődése, az alternatív közlekedési eszközök széles körű elterjedése, a zsúfoltság csökkentésére irányuló törekvés, az élhetőbb lakókörnyezet iránti igény növekedése korábban is létező, valós szükségletekként jelentkeztek a városi lakosok körében. Azonban az új típusú koronavírus-járvány okozta kihívások – a környezetvédelmi és energiatakarékossági megfontolások mellett – új megközelítést és értelmezést adtak ezeknek a valós alapú lehetőségeknek, amelyek remélhetőleg beépülnek a várostervezés és városüzemeltetés jövőbeli folyamatába.

Tény, hogy a COVID19-világjárvány egyik napról a másikra felforgatta az életünket 2020 tavaszán. Az első hetek és hónapok újszerű élethelyzeteket eredményeztek az emberek mindennapjaiban, amelyek furcsa döbbenettel jártak együtt. Ezeknek az új jelenségeknek és folyamatoknak a feldolgozásában különféle válaszlépések és adaptív megoldások születtek, amelyek azóta beépültek a napi gyakorlatunkba. Mindenki próbált valahogyan reagálni a kihívásokra, így többek között Lackfi János *Rendkívüli intézkedések* című versében (2020) a következőképpen fogalmazta meg az akkori idők életérzéseit:[7]

Zárjuk be az edzőtermet,
színházakat, mozikat,
takarjuk el az arcunkat,
szájakat meg nózikat!

Zárjuk le a köztereket,
zárjuk le a kék eget,
nehogy aztán felhők hátán
elkapjuk a dögletet.

7 Elektronikus forrás: https://www.facebook.com/lackfi/photos/rendk%C3%ADv%C3%BCli-int%C3%A9zked%C3%A9sekz%C3%A1rjuk-be-az-iskol%C3%A1katz%C3%A1rjuk-be-az-ovikatz%C3%A1rd-ink%C3%A1bb-a-le/2584183388376468/

Összegzés

E tanulmány szándékosan egy időutazás keretében tárta az olvasó elé az elmúlt évszázadok félelmeit, szorongásait, bizonytalanságait, amelyek a nagy történelmi és jelenkori járványok velejárói. Budapest példáján keresztül láthattuk, hogy a bezárkózás és a távolságtartás, a szorongás az ismeretlentől és a jövővel kapcsolatos bizonytalanság érzése a történelem során évszázadokon keresztül meghatározta az emberek létezését. A ma embere számára ezek újszerű „élmények", de fontos tanulsággal szolgálhatnak a járvány utáni idők újragondolásában és a helyi közösségek újraszervezésében (Uzzoli 2022a). Mindezek mellett a járványok számos módon hatást gyakoroltak a városfejlődésre, következményeik és örökségeik a mai napig jelen vannak a városban, és tanulsággal szolgálhatnak a lakosoknak, a kutatóknak, a döntéshozóknak.

Kosztolányi Dezső 1905-ben írt *Járvány* című versének egyik részlete aktuálisabb nem is lehetne erre az időszakra:[8]

A városon a múlás szárnya reszket,
némák, mogorvák mind az emberek,
a házakon jelző piros keresztek,
az arcokon megdermedt döbbenet.

A múlt és a jelen összefonódik Budapest életében, amelyre a járványok világa is rávilágított. A múltbéli járványokkal kapcsolatban fontos megfigyelés, hogy egyrészt az adott kor ismeretei és legjobb tudása szerint szervezték meg a védekezést (lezárás), másrészt ebben mindig valamilyen előremutató, innovatív elem született meg (tömegtájékoztatás), harmadrészt a járványügyi helyzet és/vagy az ellene való küzdelem fizikai valóságában is megjelent a városban (építmények). A 21. századi koronavírus-világjárvány azonban rámutatott arra, hogy a technológiai vívmányok és a digitalizáció új világot teremt a ma embere számára, és feltételezhető, hogy a jövőben – a járványok „rémétől" függetlenül – ezek szorosabbá teszik az offline és az online élet kapcsolatát (távmunka, távoktatás, QR-kód általános használata, hálózatok működése stb.). A jövő generációi a 2020–2022. évi COVID19-világjárvány lenyomatait valószínűleg a mobilapplikációkban, az online térben, a közösségi hálókban fogják keresni.

Budapest a kedvező természeti, társadalmi–gazdasági és közlekedési adottságait az előnyére tudta fordítani a történelem folyamán, de ennek van egy másik oldala is. Ami az előnye, az egyben a hátránya is lehet… A sűrűn lakott és beépített városrészek, a naponta több tízezer utast szállító tömegközlekedési

8 Elektronikus forrás:https://mek.oszk.hu/00700/00753/html/vers0102.htm#60

eszközök, a tömegrendezvények, a turisták milliót csalogató helyi látványosságok „békeidőkben" megszokottak, azonban gyorsan válhatnak fertőzési gócpontokká a járványok során.

A COVID19-járvány és a sokféle társadalmi–gazdasági, politikai, környezeti, kulturális hatása felhívta a figyelmet arra, amit a modern kor embere a 20. század közepe óta elfelejtett: a különféle parányi kórokozók képesek hozzájárulni a világméretű járványok kitöréséhez, amelyek nemcsak a múltban, hanem a jelenben és a jövőben is komoly fenyegetést jelentettek/jelenthetnek az emberiségre. Fel kell készülni arra, hogy a jövőben a hasonló járványok gyakoribbakká válhatnak, a megelőzést és a hatékony alkalmazkodást már ma el kell kezdenie a városnak!

Irodalomjegyzék

Balázs P. (2007): Mária Terézia 1770-es egészségügyi alaprendelete. *Magyar Tudománytörténeti Intézet Tudományos Közleményei* 73. 1–2. kötet (sajtó alá rend. Gazda I.) Magyar Tudománytörténeti Intézet. Semmelweis Orvostörténeti Múzeum, Könyvtár és Levéltár, Piliscsaba–Budapest.

Bruckner É. (2020a): A történelem hajtóostorai, a járványok. *Polgári Szemle* 16(1–3). 36–56. https://doi.org/10.24307/psz.2020.0704

Bruckner É. (2020b): A halál lovasának látogatásai járványok alakjában Magyarországon. *Polgári Szemle* 16(4–6). 67–87. https://doi.org/10.24307/psz.2020.1006

Budapest lexikon (szerk. Mucsi F. et al.) (1993). Akadémiai Kiadó, Budapest.

Bukovszki P. (2020): A legrettegettebb járvány nyomai máig fellelhetők Budán és Pesten. *PestBuda* 2020. március 19. https://pestbuda.hu/cikk/20200319_bukovszki_peter_a_legrettegettebb_jarvany_nyomai_maig_fellelhetok_budan_es_pesten (Letöltés: 2022. 07. 22.)

Csapó T., Lenner T. (2015): *Budapest településmorfológiája*. Savaria University Press, Szombathely.

Csukás I. (2011/1962): Elmondani adj erőt. In *Összegyűjtött versek*. DIA Petőfi Irodalmi Múzeum, Budapest. https://reader.dia.hu/document/Csukas_Istvan-Osszegyujtott_versek-192 (Letöltés: 2022. 07. 20.)

Domonkos Cs. (2020): A hajóhidat és az utakat is lezárták a kolerajárvány miatt Pest-Budán 1831-ben. *PestBuda* 2020. március 16. https://pestbuda.hu/cikk/20200316_domonkos_csaba_a_hajohidat_es_az_utakat_is_lezartak_a_kolerajarvany_miatt_pest_budan_1831_ben (Letöltés: 2022. 07. 22.)

Domonkos Cs. (2021): A fertőző betegek bejelentését 140 éve rendelték el Budapesten. *PestBuda* 2021. július 3. https://pestbuda.hu/cikk/20210703_a_fertozo_betegek_bejelenteset_140_eve_rendeltek_el_budapesten (Letöltés: 2022. 07. 22.)

Lackfi J. (2020): Rendkívüli intézkedések. *Facebook*, 2022. márc. 12. https://facebook.com/lackfi/photos/rendk%C3%ADv%C3%BCli-int%C3%A9zked%C3%A9sekz%C3%A1rjuk-be-az-iskol%C3%A1katz%C3%A1rjuk-be-az-ovikatz%C3%A1rd-ink%C3%A1bb-a-le/2584183388376468/ (Letöltés: 2022. 08.12.)

Fényes E. (1837): *Magyarországnak, s a hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapotja statistikai és geographiai tekintetben*. II. kötet. Pest.

Forrai J. (1998): *A budapesti prostitúció szabályozásának kezdetei. Egy nagyváros születése: Pest, Buda, Óbuda az egyesítés idején*. Budapesti Történeti Múzeum kiállításának katalógusa. Budapesti Történeti Múzeum, Budapest, 93–100.

Földváry G. (2020): Svábhegy, az „áldott föld": *Járványok Budán és Pesten (I.). Hegyvidék* 2020. március 25. https://www.hegyvidekujsag.hu/archivum/archivum-2020/svabhegy-aldott-fold (Letöltés: 2022. 07. 28.)

Gaálné Barcs E. (2009): Adalékok Pest megye 1915–19 közötti járványainak történetéhez. In Halász Cs., Tóth J. (szerk.): *Tanulmányok Pest megye múltjából III.* Pest Megyei Levéltár, Budapest. 105–126.

Gazda I. (2017): *Magyar közegészségügyi kronológia 1867–1896*. Magyar Tudománytörténeti Intézet Tudományos Közleményei 93. Magyar Tudománytörténeti és Egészségtudományi Intézet, Budapest.

Géra E. (2009): A spanyolnátha Budapesten. *Budapesti Negyed* 17(2). 208–232.

Géra E. (2020): A spanyolnátha Budapesten. *Újkor.hu* 2020. június 2. https://ujkor.hu/content/a-spanyolnatha-budapesten (Letöltés: 2022. 07. 29.)

Géra E. (2022): A spanyolnátha emlékezete: A spanyolnátha, az első világháború lábjegyzete. *Századok* 2022(1). 97–116.

Igari A. (2021): A negyedik hullám berobbanásának nyomában: miért ekkor, miért így és miért ott? *Portfolio*, 2021. november 22. https://www.portfolio.hu/gazdasag/20211122/a-negyedik-hullam-berobbanasanak-nyomaban-miert-ekkor-miert-igy-es-miert-ott-511914 (Letöltés: 2022. 07. 26.)

Izsák É. (2003): *A városfejlődés természeti és társadalmi tényezői. Budapest és környéke*. Napvilág Kiadó, Budapest.

József Attila (1933): A város peremén. In Stoll B. (közr.) (2005/1984): *József Attila Válogatott versei (1916–1937)*. Neumann Kht, Budapest. https://mek.oszk.hu/05500/05570/html/jozsef_attila0014.html (Letöltés: 2022. 08. 03.)

Keserű K. (2017): *A Szent István és Szent László Kórház rövid története napjainkig*. http://real-eod.mtak.hu/6386/1/Tanulmanyok_2017_Anket_Keseru_SzentIstvan.pdf (Letöltés: 2022. 07. 25.)

Kosztolányi D. (1930?): Esti megtudja a halálhírt. In Szegedy-Maszák M. et al (szerk.) D. (2011/1933): *Kosztolányi Dezső összes művei. Esti Kornél*. Kalligram Kiadó, Pozsony. https://mek.oszk.hu/00700/00745/00745.htm#11 (Letöltés: 2022. 08. 03.)

Kosztolányi D. (1905): Járvány. In Kosztolányi D. (1907): *Négy fal között*. Tevan Adolf, Békéscsaba. https://mek.oszk.hu/00700/00753/html/vers0102.htm#60 (Letöltés: 2022. 08. 03.)

KSH [Központi Statisztikai Hivatal] (1995): *A főváros 120 éve 1873–1993*. Központi Statisztikai Hivatal Pest megyei Igazgatóság, Budapest.

Korbuly Gy. (1939): Az állami egészségvédelem felé. In Domanovszky S. (szerk.): *Magyar művelődéstörténet 4*. Magyar Történelmi Társulat, Budapest. 395–418.

Kovács S. Zs., Uzzoli A. (2020): A koronavírus-járvány jelenlegi és várható egészségkockázatainak területi különbségei Magyarországon. *Tér és Társadalom* 34(2). 155–170. https://doi.org/10.17649/TET.34.2.3265

Lennert J. (2021): A SARS-COV-2 vírus magyarországi terjedésének ágens alapú modellezése: Az első járványhullám tapasztalatai. *Tér és Társadalom* 35(3). 3–32. https://doi.org/10.17649/TET.35.3.3341

Melly J. (1929): A járványos betegségek viselkedése a székesfővárosban 1874-től 1927-ig. *Városi Szemle* 15. 1078–1087.

Merkely B., Fülöp G. Á., Kosztin A., Vokó Z. (2020): A Covid–19-járvány Magyarországon és a H-UNCOVER vizsgálat. In Kolosi T., Szelényi I., Tóth I. Gy. (szerk.): *Társadalmi Riport*. TÁRKI, Budapest, 543–552.

Mikola I. (1998): Egészségügy. In Kasza S. (főszerkesztő): *Budapest kézikönyve. 1. rész. A főváros általános leírása*. CEBA Kiadó, Budapest. 156–159.

Nagy L. (1975): Budapest története 1686–1790. In Kosáry D. (szerk.): *Budapest története III*. Akadémiai Kiadó, Budapest. 27–254.

Ogoljuk-Berzsenyi A. (2021): *Járványok és egészségügy a századforduló Budapestjén*. Budapesti Levéltári Mozaikok 17. https://bparchiv.hu/statikus/ogoljuk-berzsenyi-anett-jarvanyok-es-egeszsegugy-szazadfordulo-budapestjen (Letöltés: 2022. 07. 21.)

Pál V., Uzzoli A. (2022): A jóllét arcai: Az egészséggel összefüggő életminőség Budapesten. In Sikos T. T., L. Molnár D. (szerk.): *Budapest, ahol a múlt a jövővel találkozik*. Nemzeti Közszolgálati Egyetem Ludovika Kiadó, Budapest.

Perczel A. (1992): Városrendezés a Józsefvárosban. *Tér és Társadalom* 6(3–4). 11–45.

Pilinyi P., Gavlik I. (2004): *Józsefváros. Budapesti Történiák*. http://www.bpht.hu/historiak/34.pdf (Letöltés: 2022. 07. 22.)

Schramek L. (2014): Pestisjárvány Pest megyében 1739–1742. In Schramek L. (szerk.): *Tanulmányok Pest megye múltjából*. Magyar Nemzeti Levéltár Pest megyei Levéltára, Budapest. 153–208.

Schultheisz E. (2006): Fejezetek az orvosi művelődés történetéből (sajtó alá rend. Gazda I.) *Magyar Tudománytörténeti Szemle Könyvtára* 62. Magyar Tudománytörténeti Intézet, Piliscsaba. 196–207.

Simon K., V. László Zs. (2021): *Az 1831-es kolerajárvány Pest-Budán*. Budapesti Levéltári Mozaikok, https://doi.org/10.56045/BLM.2020.ksz

Simon K., V. László Zs. (2020): Az 1831-es kolerajárvány Pest-Budán. *Budapest* 6. https://www.budapestfolyoirat.hu/2020/06/az-1831-es-kolerajarvany-pest-budan (Letöltés: 2022. 07. 20.)

Simon K. (2020): Kórházból fogadó: Az ismeretlen tabáni járványkórházak nyomában. *bparchiv.hu* 2020. június 9. Budapest Főváros Levéltára, Budapest. https://bparchiv.hu/hirek/az-ismeretlen-tabani-jarvanykorhazak-nyomaban (Letöltés: 2022. 07. 26.)

Sipos A. (1998a): A kolerajárvány, és ahogy a város válaszol. In Gyáni G. (szerk.): *Az egyesített város. Pest, Buda, Óbuda*. Városháza, Budapest. 111–138.

Sipos A. (1998b): Járvány, városi környezet, közegészségügyi megszervezése. In F. Dózsa K. (szerk.): *Egy nagyváros születése. Pest, Buda, Óbuda az egyesítés idején*. Budapesti Történeti Múzeum kiállításának katalógusa. Budapesti Történeti Múzeum, Budapest. 51–60.

Szilágyi A. (2020): Budapesti napló: Hogyan védekezett a főváros a spanyolnátha ellen? *PestBuda* 2020. február 28. https://pestbuda.hu/cikk/20200228_szilagyi_anna_budapesti_naplo_hogyan_vedekezett_a_fovaros_a_spanyolnatha_ellen (Letöltés: 2022. 07. 26.)

Szirmai V., Schuchmann J., Uzzoli A. (2022): Környezeti válság, városi válság, társadalmi válság: A COVID-19 fertőzöttek térbeli-társadalmi helyzete. *City.hu – Városstudományi Szemle* 1(1). 8–41.

Uzzoli A. (2022a): *Helyek, terek, régiók a COVID-19-világjárvány árnyékában: Egészségföldrajzi szemelvények*. Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont Földrajztudományi Intézet, Budapest. http://www.mtafki.hu/konyvtar/kiadv/pdf/Uzzoli_A_Covid-kotet.pdf (Letöltés: 2022. 08. 02.)

Uzzoli A. (2022b): Városok, helyek, emberek: A COVID-19-járvány néhány társadalmi és területi vonatkozása. *City.hu – Városstudományi Szemle* 1(1). 42–60.

Uzzoli A., Kovács S. Zs., Páger B., Szabó T. (2021a): A hazai COVID-19-járványhullámok területi különbségei. *Területi Statisztika* 61(3). 291–319.

Uzzoli, A., Kovács, S. Zs., Fábián, A., Páger, B., Szabó, T. (2021b): Spatial Analysis of the COVID-19 Pandemic in Hungary. *REGION: The Journal of ERSA* 8(2). 147–165. https://doi.org/10.18335/region.v8i2.343

Uzzoli A. (2010): Influenzaföldrajz. H1N1: Globális egészségügyi válság? *Földgömb* 2010(1). 82–91.

Valentiny P. (2022): *Magyarországon halálosabb volt a koronavírus-járvány, mint a spanyolnátha – és ez nagyon meglepő.* KRTK Blog, *Portfolio* 2022. február 27., KRTK Közgazdaságtudományi Intézet, Budapest. https://www.portfolio.hu/krtk/20220227/magyarorszagon-halalosabb-volt-a-koronavirus-jarvany-mint-a-spanyolnatha-es-ez-nagyon-meglepo-528237

Vámos G. (2020): A diftéria elleni védőoltás története. *A járványok világa: Az MNM Semmelweis Orvostörténeti Múzeum, Könyvtár és Adattár járványtörténeti blogja* 2020. június 12. MNM Semmelweis Orvostörténeti Múzeum, Könyvtár és Adattár, Budapest. https://semmelweismuseum.blog.hu/2020/06/12/a_difteria_elleni_vedooltas_tortenete (Letöltés: 2022. 08. 02.)

A koronavírus-járvány hatásai Budapest közlekedésére

Szentágotay Lili* – Szalkai Gábor**

Bevezetés

A COVID19-pandémia az egész világ számára új, nem várt és nehezen kezelhető változásokat hozott. Különösen igaz volt ez a közlekedési szektorra, melynek egyes, a turizmushoz kötődő részei lettek a járvány legnagyobb vesztesei, de a hivatásforgalom jelentős csökkenése révén a városi közlekedés mértéke is világszerte visszaesett. Ilyen mértékű változásra a történelem folyamán csak ritkán volt példa, a városi közlekedés volumene a gazdasági és népességnövekedés miatt általában nő.

Budapest történetében a gazdasági válságok (1929, 2008) és a II. világháború voltak olyan periódusok, amelyek jelentős csökkenést hoztak a főváros forgalmának nagyságában. Az 1929-es gazdasági válság során a magyar mezőgazdasági ipar támogatása érdekében megszüntették a tiszta benzin forgalmazását, helyette motalkót, benzin-alkohol keveréket lehetett kapni, korlátozott mennyiségben (Nagy–Szabó 1977). A 2008-as válság idején pedig külső szabályozók nélkül, „magától" esett vissza az egyéni forgalom, mind országos, mind fővárosi szinten. A legnagyobb törést természetesen a II. világháború időszaka hozta el, amikor már a 30-as évek végén korlátozták a személygépkocsik közlekedését az üzemanyag megtakarítása miatt, de később a gumiabroncshiány még ennél is jobban korlátozta a forgalmat, ekkor már a tömegközlekedést is. Ennek következtében 1942-től a buszok egy részét vasúti futóművel látták el. 1940-ben a gázolaj ára 70%-kal emelkedett, ezt követte a díjszabás drágítása is, majd 1941-ben a buszközlekedést napi 8 órára korlátozták, s 1943-ban már csak 5 kisebb forgalmú vonal maradt üzemben. Az ostrom alatt teljesen leállt a forgalom (Nagy–Szabó 1977). A harcok során Budapest közlekedési infrastruktúrája

* Szentágotay Lili (MSc-hallgató), Eötvös Loránd Tudományegyetem.
** Szalkai Gábor (PhD), Eötvös Loránd Tudományegyetem.

– élén a hidakkal – felbecsülhetetlen károkat szenvedett, nehezen állt utána helyre a korábbi állapot (Vásárhelyi 1959).

Mindhárom említett időszak krízisei más típusúak voltak a COVID19-járványhoz képest a kiváltó okok és a helyzetre adott válaszok tekintetében, s bár a forgalomcsökkenés közös jegy, a pandémia alatt egy új helyzettel került szembe a főváros. Tanulmányunkban e sajátos helyzetet mutatjuk be. Röviden kitérünk a főváros közlekedésének kialakulására, a forgalom tervezéséhez szükséges adatok adatfelvételi módszereinek bemutatására, majd a forgalom lefutásának és megváltozásának időbeli és térbeli sajátosságait elemezzük a világjárvánnyal összefüggésben.

Budapest tömegközlekedésének kialakulása, fejlődése

A nem egyéni közlekedés kezdete városi viszonylatban révészladikok és a bérkocsik megjelenéséhez köthető, ennél intézményesültebb, illetve motorizált formáról 1820-ban beszélhetünk először, amikor a Carolina gőzhajó révén megindult Pest, Buda és Óbuda között az első hajójárat. A következő, szárazföldi lépést az 1832 és 1929 közt közlekedett lóvontatású omnibuszok jelentették. A villamos elődjeként számontartott lóvasút 1866-ban indult el Pesten, majd 21 évvel később az első villamosjárattal elkezdődött a modern értelemben vett motorizált közlekedés is. Ezt a kisföldalatti vonalának 1896-os átadása követte, amelynek létrejötte egy szabályozási kérdéshez köthető. A főváros ugyanis nem engedélyezte az akkor épülő Sugár úton (a mai Andrássy út) – annak szépsége megőrzése miatt – a sínek fektetését. Ennek hatására készítette el a Siemens és Halske a földalatti tervét, melyet a hatóságok azzal a feltétellel engedélyeztek, hogy a millenniumra el kell készülnie a vasútnak. Budapest tehát megengedhette, hogy az Ezredéves Országos Kiállítás helyszínét földalatti vasút kösse össze a belvárossal, s ezzel a főváros közlekedése a világ élvonalába került.

A buszközlekedés 1915-ben indult el Budapesten. A szervezeti szempontból széttagolt villamoshálózatok egyesítésére és az első, nem magánkézben lévő szolgáltató létrejöttére a Budapest Székesfőváros Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT) képében 1922-ig kellett várni, mely 1932-ben integrálta a BHÉV, majd 1936-ra az autóbuszvonalakat is, miközben 1933-ban megindította a trolibusz-közlekedést is. 1949-ben a BSZKRT megszüntetésével ismét széttagolódott a budapesti közlekedés és új, alágazatonkénti közlekedési vállalatok jöttek létre, melyek az egymás elleni versengés és az egységes közlekedéspolitika hiányában nem bizonyultak hatékonynak. Ezt orvosolta 1968-ban a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) megalakulása, amely egybeolvasztotta a korábbi szolgáltatókat. Ez a budapesti közösségi közlekedés egyik legdinamikusabb szakaszát

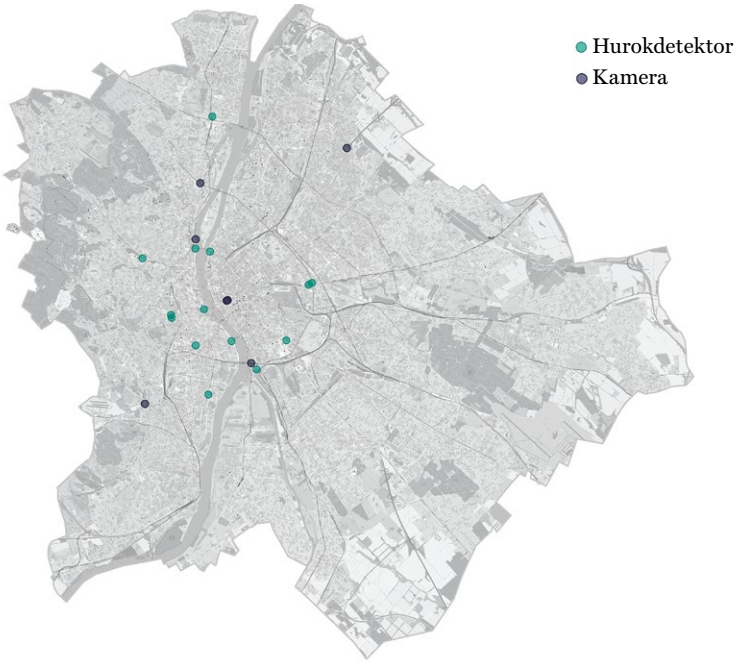
eredményezte: folytatódott a metróhálózat építése, és fokozott szerepet kapott az agglomerációt a fővárossal összekötő közösségi közlekedési hálózat szervezése és fejlesztése (Legát 2008).

A BKV a rendszerváltást követően, 1991-ben állami tulajdonból a Fővárosi Önkormányzat tulajdonába került, és látta el feladatait továbbra is 2010-ig. 2011 óta feladatai egy részét a Vitézy Dávid javaslata nyomán létrehozott Budapesti Közlekedési Központ (BKK) vette át, amely számos egyéb tevékenységet is (pl. taxi- és parkolásszabályozás) magába olvasztott. Az új struktúrában a BKK feladata lett a fővárosi közlekedés szervezése (menetrendkészítés, forgalomirányítás, utastájékoztatás, jegy- és bérletértékesítés) és megrendelése, míg a BKV feladata ezen megrendelések teljesítése és a járműpark üzemeltetése lett. A BKK létrejötte óta számos innovatív elemmel fejlődött a főváros közlekedése, ebben az időszakban történt meg a budai fonódó villamoshálózat kiépítése, az M4 metróvonal átadása, a FUTÁR (forgalomirányítási és utastájékoztató rendszer) létrehozása, a Bubi közbringarendszer elindítása és a fővárosi kerékpáros-közlekedés feltételeinek valódi kialakítása. A HÉV-közlekedést 2017-től a MÁV–HÉV biztosítja Budapest és az agglomeráció számára. Összességében a 21. század második évtizedére egy sokoldalú, a nagy forgalmat nagy kapacitással kiszolgáló tömegközlekedés jött létre. Ezt a jól kiépült, nagyszabású rendszert sokként érte a pandémia, elsősorban a forgalom visszaesése révén.

A közlekedés forgalmi adatforrásai Budapesten

A közlekedési feladatok tervezésének alapja, hogy a közlekedésszervező számára pontos és naprakész utasszámok álljanak rendelkezésre. Ennek legfontosabb eszköze a jármű- és utasszámlálás, mellyel meghatározható a forgalom nagysága, az utazások térbeli és időbeli eloszlása, az utazások kiváltó ok szerinti megoszlása, illetve egyéb jellemzői. Jelenleg a közel 4,3 millió napi közösségi utazás nagyjából 15%-át lehetséges egyidejűleg mérni az utasszámláló műszerekkel, míg az egyéni közúti közlekedésről a járműszámlálás alapján állnak rendelkezésre információk.

A közúti gépjárműforgalom mérése javarészt induktív hurokdetektorokkal és forgalomszámláló kamerákkal történik. A hurokdetektor a legelterjedtebb közúti mérőeszköz, amely a felette áthaladó járművet annak fémtömege alapján érzékeli. A budapesti úthálózat főbb pontjain több mint 600 ilyen van lefektetve. A kamerakép-feldolgozással történő számlálás egy újabb módszer, mely kevesebb adatok rögzít, de azok megbízhatósága nagyobb, mint a hurokdetektorok esetében. Elemzésünkhöz az *1. ábrá*n jelölt detektorok adatait használtuk fel, melyek a főváros forgalmasabb keresztmetszeteiről szolgáltatnak forgalmi adatokat.



1. ábra. A közúti forgalom mérésére kiválasztott mérőpontok (Adatforrás: Budapesti Közlekedési Központ Zrt.)[1]

A közösségi közlekedési eszközök utasforgalmának mérésére kétféle mérőműszer áll rendelkezésre: a terhelésen és az infravörös technológián alapuló forgalomfelvételi műszerek. A terhelésen alapuló (súlymérős) műszer a járművek főtengelyterhelése alapján határozza meg az utasszámot, egy személyt 68–75 kg-os súllyal számolnak. Az infravörös szenzor az ajtók felett elhelyezett mérőműszer, mely a fel- és leszálló utasok számát tudja meghatározni. A BKK járműflottájának 31%-án található utasszámláló eszköz, ami járműtípusokra lebontva a buszok 35, a trolik és villamosok 10-10%-át jelenti. Az utasszámláló mérőműszerek jelenleg a teljes közösségi közlekedési hálózaton szétosztva, illetve folyamatosan változtatva találhatók meg annak érdekében, hogy a rendszer minél nagyobb részéről legyenek elérhető adatok.

A kerékpárforgalmat jelenleg négy állandó (Árpád híd, Bem rakpart, Hungária körút, Weiss Manfréd út), illetve két mozgatható kerékpárszámláló mérőpont adatai alapján tudják mérni, ezeken kívül elszórtan találhatók még a kerékpárutakon hurokdetektorok. A gyalogosforgalom esetében jelenleg egy-egy keresztmetszetmegfigyeléses, helyszíni adatgyűjtésre van lehetőség, így csak eseti jelleggel, egyegy konkrét pont figyelhető meg.

1 Az adatokat a BKK Zrt. engedélyével dolgoztuk fel és publikáltuk.

A megosztott mobilitási eszközök esetében 100%-os a mérhetőség, amelyek a hálózati rendszerüknek köszönhetően minden bérlést és utazást rögzítenek. Ide tartozik a különböző kerékpár-, roller-, robogó- és autómegosztó szolgáltatók, mint a MOL Bubi (kerékpár), Blinkee City (robogó), Lime (roller), GreenGo vagy a MOL Limo (autó).

A COVID19-járvány és Budapest közlekedése

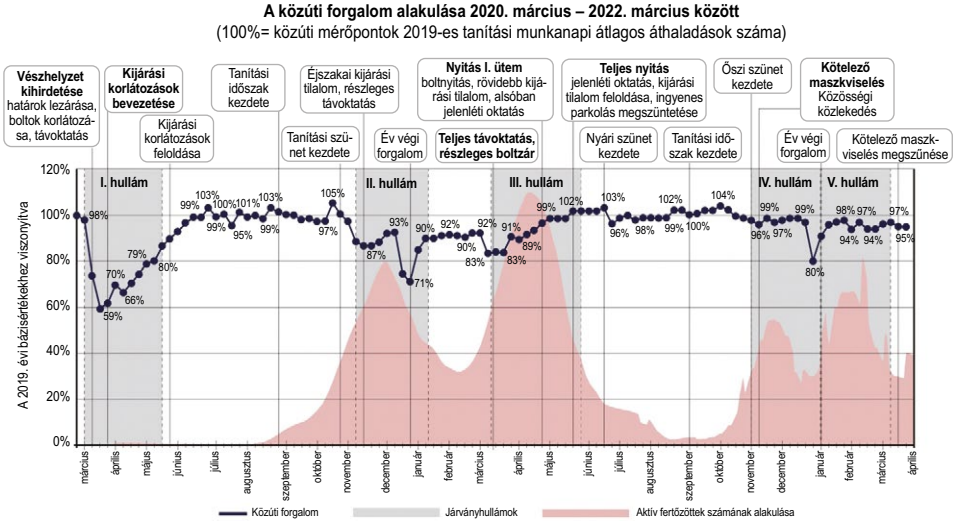
A COVID19-járvány 2020 márciusában Magyarországot is elérte, alapvető változásokat hozva ezzel a mindennapi életbe. A vírus terjedésének csökkentésére az egyik alapvető megoldás a kötelező távolságtartás bevezetése volt, ami a lakosság elszigetelésén keresztül a mobilitás csökkenéséhez vezetett. Az oktatási intézmények, kereskedelmi egységek átmeneti bezárása, a munkahelyek *home office*-ra váltása korábban sosem látott méretű forgalmi visszaesést okozott. Mindez Budapest esetében is megfigyelhető volt.

Közúti személygépkocsi-forgalom

A közúti és a közösségi forgalom éves lefutása a normális (járványmentes) évben igen hasonló tendenciákat mutatott, a heti utazás- és utasszámok a nyári időszak és az év vége kivételével szinte stagnáltak. A nyári hónapok esetében a szabadságok és nyaralások általi kiesést a turistaforgalom pótolta, így csak egy kisebb visszaesés volt megfigyelhető, míg az év végi esetében a szabadságok, ünnepek által okozott forgalomkiesés markánsabban kirajzolódik a turisták hiánya miatt. A járvány időszakában ehhez képest jelentős átalakulás történt, mely a közúti forgalom esetében csak az első hullámot érintette jelentősebben *(2. ábra)*.

Az első hullám idején a munkahelyek és az oktatás online térbe való áttevődése, a korlátozások, az ismeretlentől való félelem nagyban visszavetette a forgalmat, a tavaszi hónapokban a korábbi 59%-ára esett vissza a mért keresztmetszetek forgalma, ekkor – a későbbi hullámokhoz viszonyítva – a fertőzöttek számának alakulásához képest aránytalanul nagy volt a forgalom visszaesése. A korlátozások feloldásával az értékek nyárra visszatértek a normál, 100% körüli szintre, és kitartottak 2020 őszéig, a második hullám felfutásáig. Ekkor az éjszakai kijárási korlátozással bővült a szigorítások köre, de visszaesés már csak az előző évi forgalom 83–87%-áig történt, melyben a távoktatás és a részleges boltzár játszott fontos szerepet, ugyanakkor az üres utcák képe eltűnt. Meghatározó volt a folyamatokban a home office arányának növekedése is, míg a járványt megelőzően Budapesten 5,4% volt az otthonról dolgozók aránya, addig ez az érték 2020-ra 21,3%-ra növekedett (KSH 2021). A forgalom – a harmadik hullám felfutásakori visszaeséstől eltekintve – a 2020-as őszi szint környékén stabilizálódott, és 2021

májusában, a harmadik hullám lecsengésekor érte csak el újra a 100%-ot. A közúti forgalom alakulását ezt követően már csak minimális mértékben változtatta meg a járvány, melynek oka az lehet, hogy a lakosság biztonságosabbnak látta az autóval való közlekedést. Összességében a közúti közlekedés görbéjét alakította át legkevésbe a járvány és az azzal kapcsolatos intézkedések, az első hullámot leszámítva olyan jellegű hullámzás, mint a többi közlekedési mód esetében, nem volt tapasztalható.

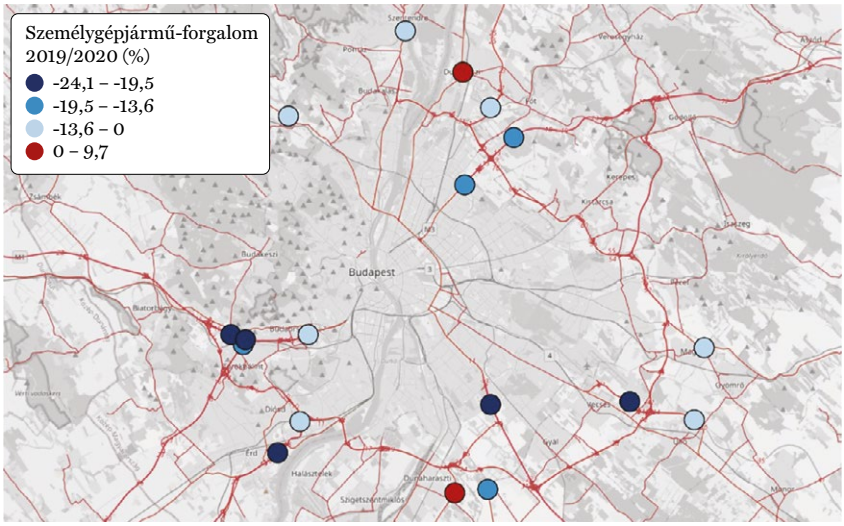


2. ábra. A közúti forgalom alakulása Budapesten (Adatforrás: Budapesti Közlekedési Központ Zrt.)

A közúti forgalom változását nemcsak Budapesten belül, de az agglomeráció egyes útvonalai esetében is megvizsgáltuk. Ehhez az országos keresztmetszeti forgalomszámlálás adatait használtuk fel, melyek 2019-re és 2020-ra vonatkozóan állnak rendelkezésre (Magyar Közút, 2019, 2020). A vizsgálat során olyan mérési pontokat választottunk ki, melyek helyzete nem változott a két év alatt, és mért adatok állnak rendelkezésre mindkét évről. 18 ilyen pontot választottunk ki, ezek mindegyike a főúthálózaton helyezkedik el. Olyan mérési pontok kiválasztására törekedtünk, melyeket a tranzitforgalom nem érint jelentős mértékben. A személygépkocsik-forgalmának 2019-ről 2020-ra történt változását a *3. ábra* szemlélteti.

A 18 pontból 16 pont forgalma csökkent a koronavírus-járvány következtében. 11 pont esetében a csökkenés mértéke meghaladta a 14%-ot, melyek – egy kivételével – autópályán helyezkednek el. A kisebb csökkenéssel jellemezhető pontok közt több volt a nem gyorsforgalmi utakon található pont, és első- és másodrendű főútra esik az a két pont is (Dunakeszi, Dunaharaszti) ahol a járvány

ellenére is növekedett a forgalom. A visszaesés kapcsolódik az utak hierarchia szerinti megoszlásához, vagyis a forgalom típusával is összefügg. A legnagyobb csökkenés a távolsági forgalmat hordozó útszakaszokhoz kötődik, míg a jobbára agglomerációs forgalmat lebonyolító útszakaszoknál kisebb mértékű volt. A visszaesés valamennyi pont átlagában 12,1%-ot tett ki, a gyorsforgalmi utak 15% feletti és a többi út 5% alatti átlagértékei mellett. Mindezen értékek alacsonyabbak, mint az országos főúthálózat által „elszenvedett" veszteség (15,8%). Ugyanakkor a Budapest környéki és az országos trendek egyeznek abban, hogy a nagyobb forgalmú utakon a tranzit és a nagytávolságú forgalom radikális csökkenése miatt erősebb volt a visszaesés mértéke, míg a helyi forgalmú útszakaszokon csak sokkal kisebb mértékben csökkent a közúti forgalom.



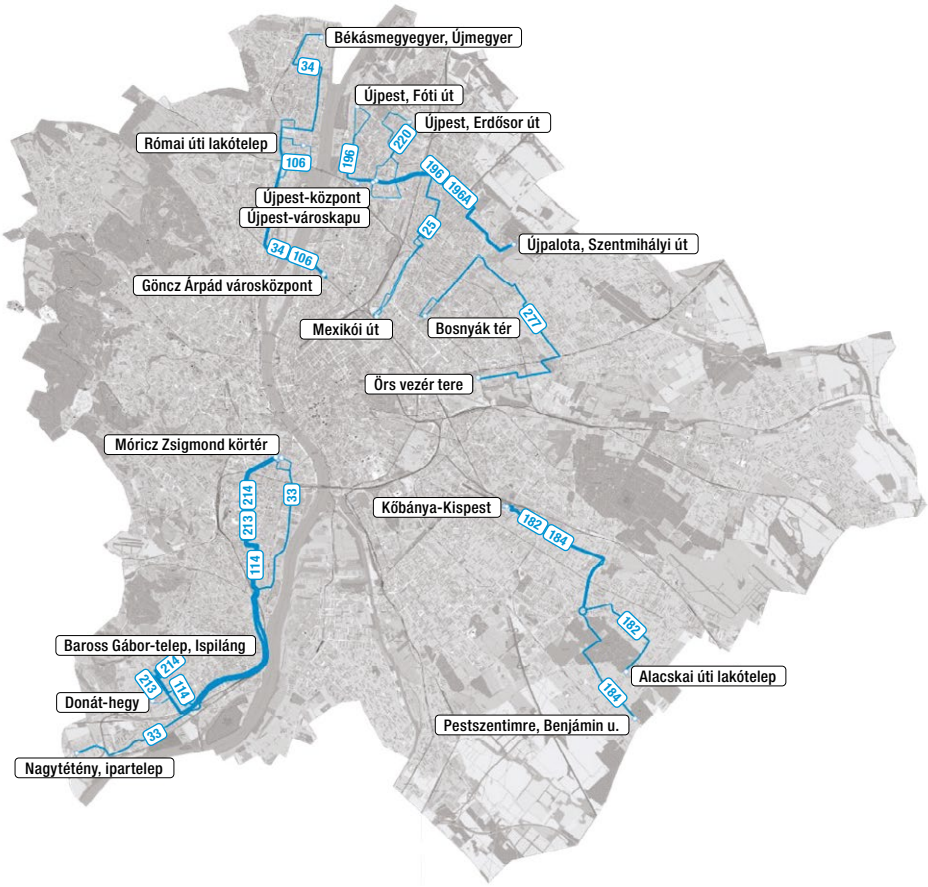
3. ábra. A személygépkocsik forgalmának változása 2019–2020 között (Adatforrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt.)

Közösségi közlekedés: autóbusz-forgalom

Az egyéni közlekedés mellett a közösségi közlekedés változását is vizsgáltuk. Az autóbuszok esetében a sorozatmérés programjában részt vevő vonalak utasszámváltozását vettük figyelembe *(4. ábra)*.

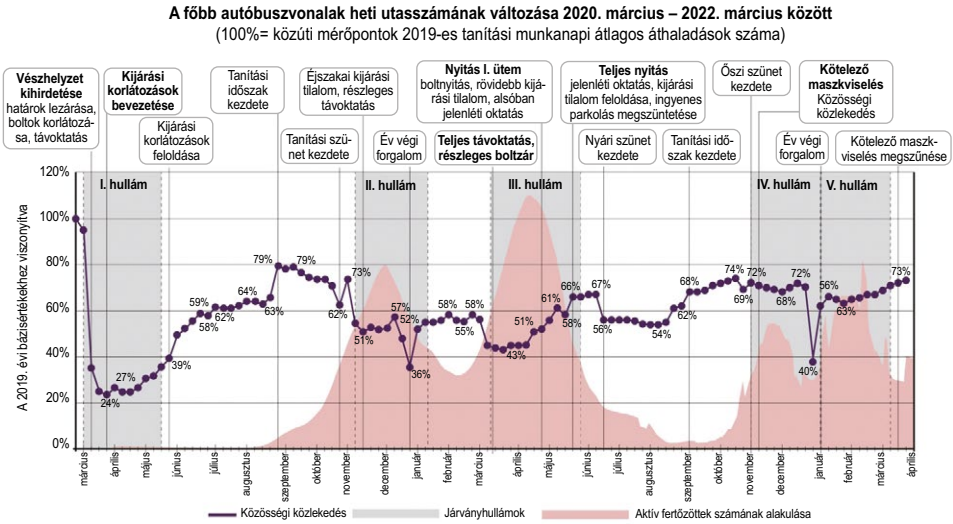
A térképen azokat a viszonylatokat láthatjuk, amelyeken 2020-ban és 2022-ben is rendszeres mérést folytatott a BKK. Ezek elsősorban a főváros külsőbb kerületeiben közlekedtetett járatok voltak. A normális (járványmentes) évben hasonló trendeket figyelhetünk meg a közösségi közlekedésben, mint a közúti közlekedés esetében: az év végi forgalomra jellemző a legnagyobb mértékű visszaesés, míg a nyári egy jóval hosszabb, de kisebb visszaesés a turisták kiegyenlítő szerepe miatt, nagyobb kiugrást csupán az iskolakezdésnél lehet megfigyelni. Ezt

a modellt a járvány és különböző korlátozások jelentősen átformálták: a járvány első két évében sorra követték egymást a recessziós trendek *(5. ábra)*.



4. ábra. A 2020 és 2022 között sorozatmért viszonylatok Budapesten (Adatforrás: Budapesti Közlekedési Központ Zrt.)

Az első hullám példátlanul, majdnem 80%-kal vetette vissza az autóbuszos utasszámokat. Ekkora visszaesést egyik további járványhullámnál sem tapasztalunk később, annak ellenére, hogy az első hullám alatt volt a legkevesebb fertőzött. 2020 áprilisától az utasforgalom lassú növekedésnek indult, érdemi változás azonban csak a kijárási korlátozás feloldásával történt. Az első év nyári értékei már 60% körül mozogtak, amely szeptemberben 80%-ra ugrott. A második hullám idején a fertőzöttek számának növekedésével az utasok száma ismét csökkenésnek indult, kivételt csupán az őszi szünet és a november eleji ünnepek jelentettek. Novemberben az újabb kijárási korlátozás bevezetésével 50% körül alakultak az utasszámok.



5. ábra. A főbb autóbuszvonalak heti utasszámának változása Budapesten (Adatforrás: Budapesti Közlekedési Központ Zrt.)

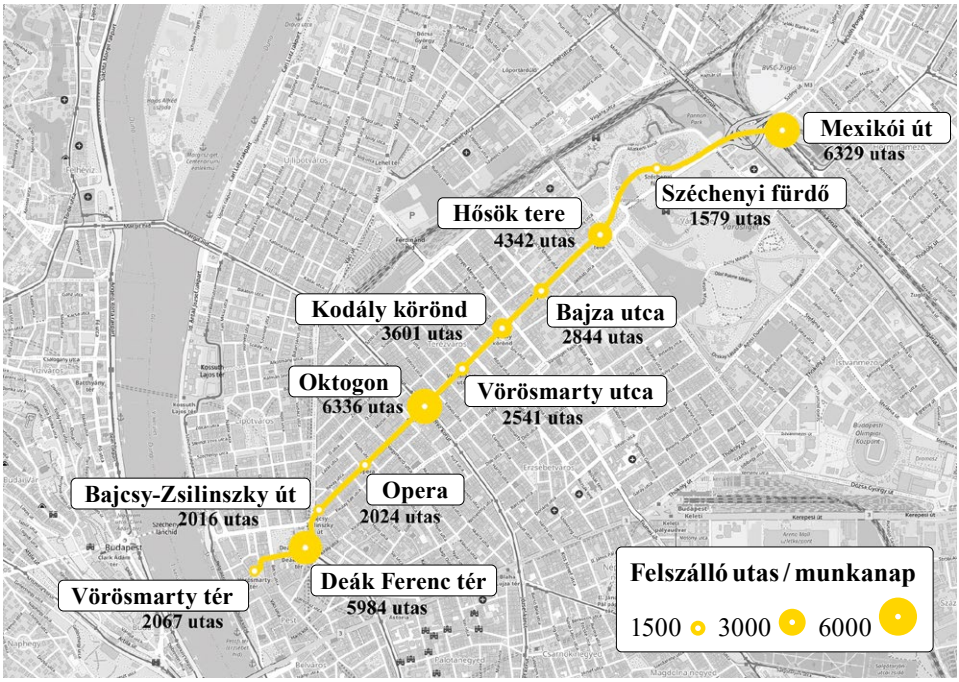
A második és a harmadik hullám közötti időszakban az utasforgalom már a 60%-ot sem érte el, amelyet aztán a teljes távoktatás és részleges boltzár több mint 10%-kal visszavetett. 2021 áprilisában, a nyitás kezdetével, elkezdtek ugyan emelkedni az utasszámok, de a nyári időszakra ismét 60% alá süllyedtek. 2021 szeptembere óta 70% körül mozognak az értékek.

A járványadatok és az utasszámok alakulása közt erős összefüggés tapasztalható. Bár a minimum- és maximumpontok nem teljesen esnek egybe – az ünnepektől és a szünetektől eltekintve –, alapvetően megfigyelhető, hogy a járvány terjedési fázisában egy idő után csökkenni kezdett az utasszám, míg a járványcsúcs után újra növekedni kezdett. A nagy törések egyes esetekben közvetlenül köthetőek a hatósági korlátozásokhoz, más esetekben megfigyelhető időbeli eltérés. Hasonlóan az egyéni közlekedéshez, az első hullám esetén a járványadatokhoz képest aránytalanul nagy volt a forgalmi csökkenés, ami a korlátozások mellett leginkább az általános félelemmel magyarázható. Amíg a nyári, korábban recesszsiós időszakok most gyakran magasabb értékekkel szolgáltak az évközieknél is, addig az év végi visszaesés ugyanolyan markáns volt a járvány alatt is.

Közösségi közlekedés: a metró forgalma

A többi közösségi közlekedési mód esetén az autóbuszokhoz képest korlátozottabban állnak rendelkezésre utasforgalmi adatok. A metró esetében a szerelvények nincsenek mérőműszerrel felszerelve, csak 2021 őszéről állnak rendelkezésünkre utasszámlálási adatok, kizárólag az M1 és M4 vonalak forgalmáról. Az M1 vonal mérésére 2021 novemberében került sor, az összehasonlításhoz pedig az azt

megelőző, 2018. évi mérés vehető alapul. A *6. ábra* a kisföldalatti 2021. novemberi munkanapi átlagos felszállóutas-számát tükrözi állomásonként.



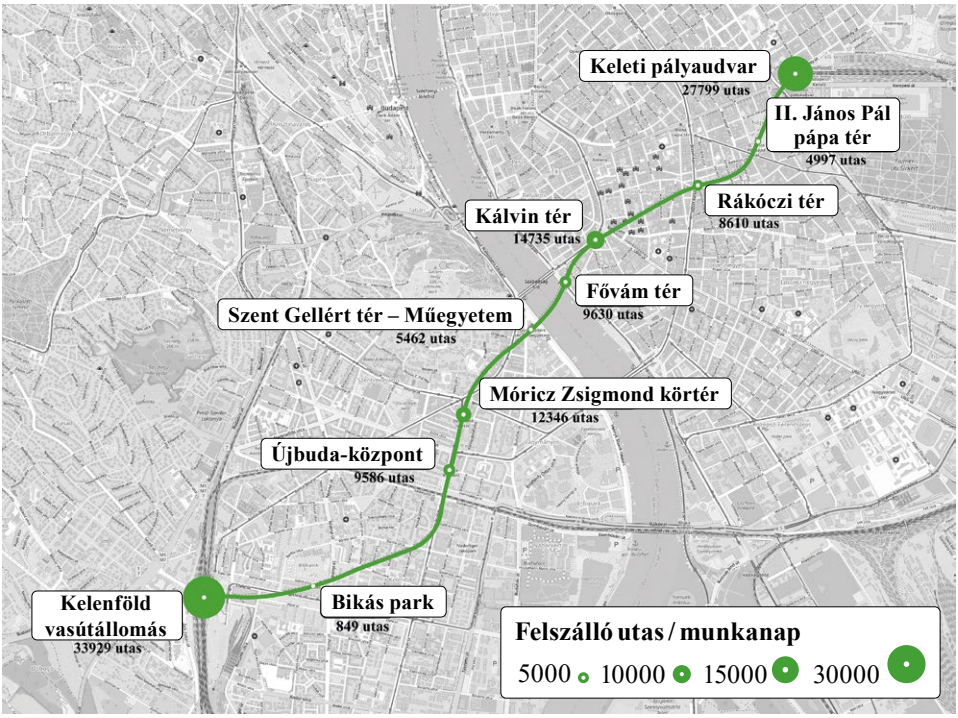
6. ábra. Az M1 metróvonal átlagos munkanapi állomásforgalmának alakulása (2021. november) (Adatforrás: Budapesti Közlekedési Központ Zrt.)

A járvány időszaka alatt a forgalom az Oktogon, a Mexikói út, a Deák Ferenc tér és Hősök tere állomásokon volt kiemelkedő, napi 4300 és 6400 felszálló utas közt mozgott. Átmenetet képzett közepes forgalmával a Kodály körönd, a többi állomás forgalma azonban nem érte el a 3000 főt sem, és számos esetben éppen csak meghaladta a 2000 főt. A legkisebb forgalmú Széchenyi fürdőnél pedig 1600 fő alatt maradt a felszálló utasok száma, amely természetesen nem csak a járványnak, de a hétköznapi forgalomfelvételnek is köszönhető.

A 2021. novemberi utasszám munkanapon és szombaton mindössze az 55%-a volt a 2018-as értékeknek, a vasárnapi csupán 52%-a. A járványhelyzet az M1 vonalának forgalmára különösen nagy hatást gyakorolt, hiszen a metróvonal és az érintett pontok (Vörösmarty tér, Hősök tere vagy Széchenyi fürdő) turistavonzó hatása a kevés külföldi utazó jelenléte miatt kevésbé érvényesül. A Mexikói út és a Deák Ferenc tér megállóhelyek a járvány idején is forgalmas csomópontok maradtak, javarészt a sok átszállási lehetőségnek és a munkacélú hivatásforgalomnak köszönhetően. A csúcsórai átlagos kihasználtság a korábbi 75%-ára csökkent, ehhez a csökkenéshez a teljesítményracionalizálás keretein belül a módosított

menetrend is hozzájárult, így kevesebb vonat közlekedik és kisebb a férőhely-kapacitás (BKK MMA IFA 2021).

Az M4 metróvonalának mérése 2021 szeptemberében zajlott, az összehasonlításhoz a 2014–2016–2017 és a 2019-es adatok is a rendelkezésünkre állnak. A *7. ábra* az M4 2021. szeptemberi munkanapi átlagos felszállóutas-számát tükrözi állomásonként.



7. ábra. Az M4 metróvonal átlagos munkanapi állomásforgalmának alakulása (2021. szeptember) (Adatforrás: Budapesti Közlekedési Központ Zrt.)

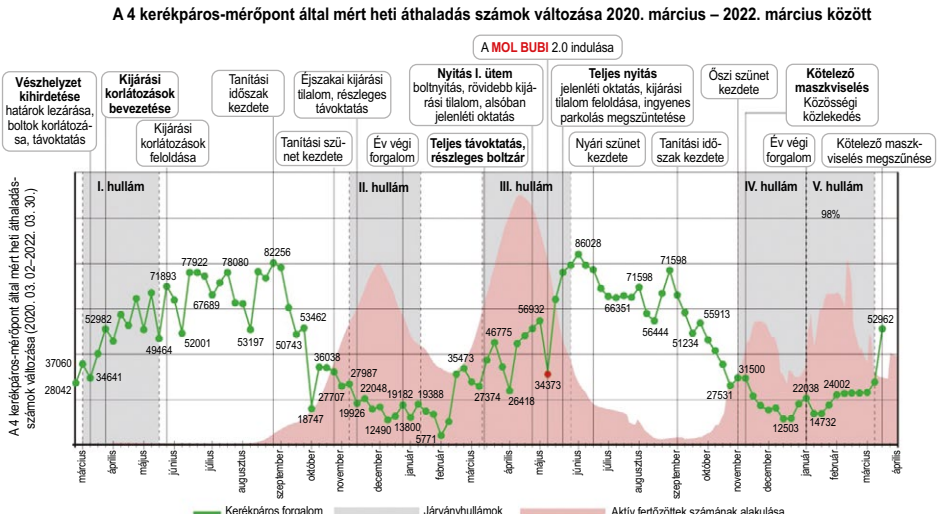
A 4-es metró esetében a forgalom nagysága többszörösen meghaladja a kisföldalatti forgalmát. A két végállomáson volt a legnagyobb a felszálló utasszám, 27–34 ezer utassal, a köztes állomások közül a Móricz Zsigmond körtér és a Kálvin tér mint nagy forgalmi csomópontok emelkedtek ki, meghaladva a 10 ezer főt. A legkisebb, szinte valószínűtlen, 1000 fő alatti forgalommal a Bikás park rendelkezett.

A 2021-es munkanapi felszállóutas-szám mindössze 69%-a a 2019-es értéknek (amely egyben a legmagasabb is), nem éri el az első működési év (2014) szintjét sem. Kelenföld vasútállomáson a 2019. évi őszi mérésen 52 828 felszálló utast mértek, egy évvel később 20 000 fővel kevesebbet. A jelentős visszaesés oka lehet, hogy a járvány hatására az elővárosi utazások mennyisége jelentősen

csökkent, melyet az eladott dolgozói bérletek száma is tükröz (BKK MMA IFA 2021). Ennek ellenére, ahogy említettük, továbbra is a végállomások, azaz a Kelenföld vasútállomás és a Keleti pályaudvar megállók a legforgalmasabbak.

Kerékpáros-közlekedés

Végül a főváros közlekedésének egyik leginkább feltörekvő, legkörnyezetbarátabb módját, a kerékpáros-közlekedést vizsgáltuk meg. A kerékpáros-forgalom jelentős szereppel bírt a főváros közlekedésében a két világháború közötti időszakban. A szocialista korszakban a bicikli használata nagyon nagy mértékben visszaszorult Budapesten, és a rendszerváltást követően már mint a környezetbarát közlekedés és a nagyvárosi mobilitási problémák orvoslására alkalmas eszköz jelent meg újra, elsősorban a fiatalabb lakosság körében. A használatához szükséges infrastruktúra csak a 2000-es évektől kezdett megjelenni, és fokozottan, 2010-től, a BKK megalakulásával történt szemléletváltás után erősödött meg. A kerékpáros-forgalomra eleve jellemző az átalános változékonyság, hiszen alakulása közvetlen összefüggésben van az időjárás napi és éves menetével. A nyári forgalomnövekedés és téli forgalomcsökkenés jellemző rá, mint az egyéb aktív közlekedési módokra is. A forgalom alakulását a már korábban említett négy állandó mérőpont adatai alapján végeztük el. A mérőpontokon áthaladt forgalmat a *8. ábra* szemlélteti.



8. ábra. A négy kerékpáros mérőpont heti áthaladásszámának változása Budapesten (Adatforrás: Budapest Közlekedési Központ Zrt.)

A kerékpárforgalom a közúti és a közösségi közlekedéssel ellentétben már a járvány első hulláma alatt is növekvő tendenciát mutatott. Mint szabadidős

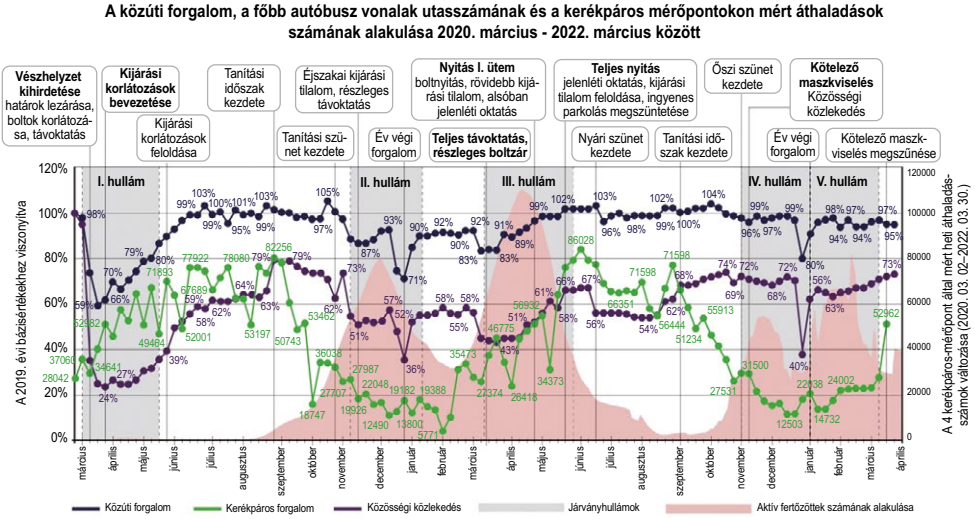
és egyéni sporttevékenységre, nem vonatkoztak rá a korlátozások, továbbá járványügyi szempontból is biztonságosabb volt, mint a közösségi közlekedés. Ez volt az alapvető oka annak, hogy a koronavírus első hulláma felülírta az időjárási trendeket, és a kerékpáros-forgalom már a kora tavaszi időszakban is nagyon jelentősen megnőtt. A második hullámmal érvénybe lépő éjszakai kijárási korlátozás feltehetően csak minimális mértékben befolyásolta a forgalmat, de az időjárás hatása ekkor már elnyomta a vírustól való félelmet, és mind ekkor, mind a negyedik hullám alatt a szezonalitásnak megfelelően minimálisra csökkent a kerékpáros-forgalom nagysága. A tél végére, tavasz elejére eső harmadik és ötödik hullám során azonban már februárban megindult a fokozott használat, melyet rendkívüli módon erősített a 2021-ben megjelenő MOL Bubi 2.0 kerékpár. A szezonalitást tekintve megfigyelhető egy átmeneti, augusztusi visszaesés is, mely a nyári szabadságokkal lehet összefüggésben. Összességében a kerékpáros-forgalom a járvány egyik nyertese volt, azonban a szezonális hatásokat az emberek félelme csak kismértékben tudta ellensúlyozni.

Összegzés

A koronavírus-járvány eddig példátlan módon rendezte át a főváros közlekedését: a forgalom lefutását napi, heti és éves szinten is képes volt megváltoztatni. A megszokott évi lefutását leginkább a közúti közlekedésnek sikerült megtartania, míg a kerékpáros-közlekedésre a szezonális, ámde dinamikus növekedés volt a jellemző. A közösségi közlekedés került a legnehezebb helyzetbe, korábbi tapasztalatok híján nem lehetett pontosan előre tudni, hogy a fertőzöttek számának alakulása és az egyes korlátozások bevezetése milyen hatással lesz a közösségi közlekedés utazásszámaira. A tömegközlekedés a hullámzó utasszámok eredményeképpen tervezhetetlenné vált *(9. ábra)*.

Az öt hullám közül az első gyakorolta a legnagyobb hatást a közlekedésre: a közúti közlekedés forgalma 40%-kal, míg a közösségi közlekedés utasszámai 70-80%-kal csökkentek. Amíg a közúti közlekedés hamar visszanyerte a korábbi forgalmát, és visszaállt a korábbi éves lefutási görbéje, addig a tömegközlekedésnek az első hullám után két évvel is csak az egykori utasforgalmának nagyjából 75%-a tért vissza. A járványhelyzet nyertese a mikromobilitás, amely szezonalitását ugyan megtartva, de dinamikusan növekedett. Ebben nagy szerepe van a megosztott mikromobilitási jelenlét erősödésének a fővárosban. A zöld mobilitás irányába való elmozdulás mindenképpen pozitívum, amely megegyezik a városfejlesztés céljával, egy élhetőbb és zöldebb városképet vetít előre. A forgalom, hosszú idő után először csökkent jelentősen Budapesten az első hullám alatt, amely arra utal, hogy a környezeti paraméterek javításának egyik lehetséges módja az egyéni

motorikus mobilitás korlátozása lenne. A jelenlegi mobilitási struktúra, amely a gazdasági és társadalmi igények kielégítéséhez szükséges, környezeti szempontból tarthatatlan, az egyéni motorikus forgalom visszafogása azonban olyan gazdasági recessziót okozna, amelyet egy kormányzat sem vállal fel, így jelenleg az emberiség egy olyan irányba sodródik az árral, ahonnan már nem lesz visszatérés.



9. ábra. A közlekedési módok utasforgalom-változásainak összehasonlítása Budapesten (Adatforrás: Budapesti Közlekedési Központ Zrt.)

Irodalomjegyzék

BKK [Budapesti Közlekedési Központ Zrt.] (2021): BKK MMA-IFA szakterületi PPT-bemutató, munkaanyag.

Budapesti Közlekedési Központ forgalmi adatai (xlsx állományok), munkaanyag.

Legát T. (2008): *Közlekedik a főváros*. Jószöveg Műhely Kiadó, Budapest.

Magyar Közút [Magyar Közút Nonprofit Zrt.] (2020): *Az országos közutak 2019. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma*. Budapest.

Magyar Közút [Magyar Közút Nonprofit Zrt.] (2021): *Az országos közutak 2020. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma*. Budapest.

Nagy E., Szabó D. (1977): *Budapest közlekedése tegnap, ma, holnap*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

Vásárhelyi B. (1959): *Közlekedésügy*. Tankönyvkiadó, Budapest.

Internetes források

KSH (2021): *Felértékelődött a távmunka a Covid19 árnyékában*. https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/koronavirus-tavmunka/index.html (Letöltés: 2022. 08. 19.)

A kulturális gazdaság Budapesten, a formálódó Bartók-negyed példáján

Tuza Benedek* – Berki Márton**

Bevezetés: Mi teszi a várost „jó hellyé”?

„Itt van a város, vagyunk lakói / Maradunk itt, neve is van: Budapest” – énekelte Bereményi Géza sorait Cseh Tamás (Másik Jánossal együtt) a mindennapi élet rezdüléseit és hangulatait megragadó *Budapest* című dalukban.[1] Az a Cseh Tamás, aki a főváros 150 éves fennállásából közel 50 évet lakott a XI. kerületben, ebből jelentős időt eltöltve vizsgálatunk helyszínén, a Bartók Béla úton – amelyről szűkszavúan úgy szólt: „csak egy utca, ahol valaha laktam”.[2] A 2009-ben elhunyt művész helyi kötődésének emléket állító szobrát 2013-ban avatták fel az út Szent Gellért téri torkolatánál – immár egy olyan időszakban, amikor az általa megénekelt világ gyökeresen átalakult, s amelyet követően a Bartók Béla út északkeleti részén egyre-másra nyíltak a galériák és kulturális terek, valamint az ezekkel szimbiózisban működő kávézók és éttermek. Ez a tágabban értelmezett, nemrégiben Bartók-negyedre keresztelt városrész az elmúlt évek során a fővárosi kulturális élet egyik legelevenebb gócpontjává vált, amely olyannyira új fejlemény, hogy a terület aktuális folyamataira, azok megértésére vonatkozóan ez idáig még nem születtek városföldrajzi szakirodalmi reflexiók.

A főváros 150 éves jubileuma előtt tisztelgő rövid tanulmányunk ezen átalakulások bemutatásán túl egy tágabb, általánosabb problémát is felvet: lehetséges-e az, hogy a kultúra megjelenésével (azaz a művészet, a kreativitás

* Tuza Benedek (PhD-hallgató), Eötvös Loránd Tudományegyetem.
** Berki Márton (PhD), Eötvös Loránd Tudományegyetem; ELKH Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont.

1 Bereményi G., Cseh T., Másik J. (1977): Budapest (dalszöveg). In *Levél nővéremnek* (album). Lásd Cseh Tamás Archívum: https://csehtamasarchivum.hu/lemezgyujtemeny-track/budapest (Letöltés: 2022. 12. 10.)

2 Lásd u.o.: https://csehtamasarchivum.hu/lemezgyujtemeny-track/nincsen-mas (Letöltés: 2022. 12. 10.)

és a kulturális gazdaság révén) úgy változik egy városrész, hogy mindeközben nem szorulnak ki onnan a korábbi lakók, nem történik lakosságcsere? Másként megfogalmazva: hozzáadhat-e a kultúra az adott helyhez úgy, hogy közben nem vesz el onnan? A kérdés azért is égető, mert számos fővárosi (elsősorban pesti) terület sokéves kutatási tapasztalataiból tudjuk, hogy a dzsentrifikáció leggyakrabban az eredeti lakosság nagyarányú kiszorulásával jár – legyen szó akár az erzsébetvárosi (Csanádi et al. 2006), akár a ferencvárosi (Jelinek 2011), akár a józsefvárosi (Czirfusz et al. 2015) folyamatokról. (Sőt, Belső Erzsébetváros esetében annak is szemtanúi lehettünk, hogy idővel még a pionír dzsentrifikációt korábban beindító–elősegítő kultúra is kiszorulhat a területről, ld. Csizmady–Olt 2014.)

Sokan tehát joggal figyelhetik aggodalommal azt, ha a kulturális gazdasághoz köthető („kreatív") szereplők tömegesen jelennek meg egy területen, míg mások szerint a kultúra által jobb hellyé válhat egy-egy városrész. Adódik azonban a kérdés, hogy mitől lesz egyáltalán *jó hely* egy városnegyed, mitől válik élhetővé? Mit sorolhatunk a jó tulajdonságok közé? Ami valakinek jó, az járhat másvalaki számára negatív externáliákkal? Létezik egyáltalán olyan mutató, tényező, dimenzió, amely alapján objektíven tudunk ítélni ebben a kérdésben? Ha abból a funkcionális szemléletből indulunk ki, hogy a várost alapvetően három dologra – lakásra, munkára és rekreációra – használjuk, némiképp egyszerűsítő a kép. Hiszen ahhoz, hogy egy várost, városrészt élhetőbbé tegyünk, e három funkciót – és ezek „kötőanyagát", a közlekedést – kell magas színvonalon biztosítani a város használóinak. A lakhatás–munka–rekreáció háromszögben elengedhetetlen, hogy a szolgáltatások is magas színvonalon működjenek, hiszen a várost nem az épületek téglái és a vállalatok pénzügyi mérlegei, hanem a benne élő emberek teszik azzá, ami. Ahogy Jan Gehl írja:

> [...] az ember hosszú éveken át mellőzött, esetleges eleme volt a várostervezésnek, amely más szempontok érvényesítésére helyezte a hangsúlyt, [...] egyenesen lebecsülték a várost, mint olyan helyet, ahol az emberek találkozhatnak egymással. [...] Hagyományos értelemben a város az ott élő emberek találkozásának és társasági életének színtere, csakhogy ez a szerepe mára csökkent, veszélybe került vagy felszámolódott. (Gehl 2014: 3)

Az emberközpontú városfejlesztés, a magas színvonalú szolgáltatószektor, az erős kis- és középvállalkozások, valamint a civil társadalom megléte nagyban összefügg a kreativitással és a kulturális gazdaság jelenlétével, amelyek a Bartók Béla út környéki esettanulmányunk szempontjából is kiemelten fontos – ugyanakkor kellő kritikával kezelendő – tényezők.

Kulturális gazdaság: a kreativitás és a hely szerepe

Ha a Bartók Béla út környékének elmúlt néhány évére gondolunk, az egyetemi előadásokra siető hallgatók mellett nagy valószínűséggel művészek, galériatulajdonosok, műgyűjtők, építészek, dizájnerek, kísérletező kedvű gasztronómiai vállalkozók alakjai sejlenek fel előttünk. Richard Florida (2002) széles körben idézett (és ugyancsak sokak által kritizált) koncepciója szerint az általa kreatív osztálynak nevezett társadalmi csoport képviselői a megfelelő városi környezetben olyan produktumokat képesek előállítani, amilyenekre mások nem vagy kevésbé képesek – ehhez pedig nem csupán hasonló emberek társaságára van szükségük, hanem a kreativitásukat stimuláló környezetre, helyekre is. A közgazdászok a gazdasági fejlődés mozgatóit hagyományosan három tényezővel azonosították: a földdel, a munkaerővel és a tőkével. Florida viszont a gazdasági sikert a helyben gyökerező erőforrások kiaknázása mellett a magas szintű szellemi tőkével rendelkező értelmiségben látja – őket hívja összefoglalóan kreatív osztálynak. Szerinte a kreativitás olyan készség, amely összeköti a tudomány és technológia, valamint a művészet, a dizájn és a szórakoztatás korábban többnyire különállónak tekintett területeit. Amerikai városokra kiterjedő kutatásaiban kimutatta, hogy a siker jelentősen összefügg a kreatív osztály jelenlétével: 3T-modelljének tényezői a *technológia*, a *tehetség* és a *tolerancia*. Elmélete szerint a globális versenyben azok a városok és városrészek lesznek sikeresek, amelyek egyaránt magukban hordozzák ezen tényezők értékeit, ezzel minőségi környezetet kínálva a kreatívok számára.

Az osztály térbeli vizsgálatához elengedhetetlen figyelembe venni a kreatívok *helyszínválasztási* preferenciáit – Ilse Helbrecht (1998) német geográfus ezt kanadai nagyvárosok kreatív szakembereivel készített interjúin keresztül próbálta szemléltetni. Az alanyok szinte mindegyike arról számolt be, hogy számukra a kreativitás nem csupán egy eszköz, amit a munkahelyükre visznek – sokkal inkább egy soha ki nem alvó erőforrás, amely az életük minden területére kiterjed. Az alkotás számukra nemcsak egy munkafolyamat, hanem maga a misztikum, ami körbeveszi őket, amit az alkotás folyamatában újra és újra megélnek. A kreativitásnak az identitásképzésben betöltött funkcióját kellően színpadiasan és drámaian fejezi ki egy ruhatervező, aki szerint „ha elveszíteném a kreatív oldalam, akár meg is halhatnék, hiszen nincs más, ami inspiráljon". Helbrecht interjúi jól érzékeltetik azt, hogy a kreatívok, művészek helyszínválasztásai mögött sokszor nem racionálisan, hanem éppen ellenkezőleg, emocionális–affektív alapon meghozott döntések húzódnak. Ahogy egy általa megkérdezett grafikus fogalmazott: „ezt nem tudod teljesen megindokolni, egyszerűen csak érzed. És ahol jól érzed magad, ott produktívabb, boldogabb leszel". Az efféle ún. *affektív atmoszférák*

(Anderson 2009) számos olyan szembenállásban határozhatók meg, mint a jelenlét és a jelen nem lét, a materialitás és az immaterialitás, a megragadhatóság és a definiálhatatlanság, az egyediség és az általánosíthatóság. Vagyis: mennyire határozza meg egy adott hely karakterét (atmoszféráját) az, hogy kik és mik vannak ott (avagy éppen ellenkezőleg, hiányoznak onnan); hogy milyen az épített környezet materialitása és milyenek annak (immateriális) reprezentációi; hogy mennyire tudjuk (vagy nem tudjuk) megragadni az adott hely „szellemét"; vagy hogy mennyire egyedi, unikális az, amit ott tapasztalunk.

Lényeges ismét kiemelni, hogy a kreatív osztály koncepcióját számos kritika érte, tulajdonképpen a megfogalmazásától kezdődően (ld. például Peck 2005; Wilson–Keil 2008), valamint Közép- és Kelet-Európában is gyakori, hogy a kreatív várospolitikák adaptálása és a kultúra által vezérelt városfejlesztés végső soron (újra)termeli az egyenlőtlenségeket (ld. Czirfusz 2017). Florida észak-amerikai nagyvárosok példáján igyekezett bizonyítani elméletét, miközben számtalan példát találunk a szakirodalomban arra vonatkozóan, hogy Európában – s ezen belül különösen Közép- és Kelet-Európában – ez másként működik. A legtöbb európai kreatív szakember többnyire abban a városban (vagy régióban) él, ahol született, felnőtt és tanulmányait végezte, mobilitási hajlandóságuk sokkal alacsonyabb az amerikaiakénál (Hansen–Niedomysl 2009; Martin-Brelot et al. 2010), illetve sokkal személyesebben kötődnek a földrajzi helyhez (Gáková–Dijkstra 2014). Florida szerint a kreatív embereket „be kell telepíteni" a városokba, viszont az európai gazdaságokban sokkal inkább jellemző, hogy a kreatív vállalkozások települnek oda, ahol már eleve megtalálható egy kreatív szakemberekből álló mag. Éppen ezért az európai kreatív osztályok szélesítésére kiemelten fontos a helyi oktatási intézmények támogatása – főleg a posztszocialista országokban, ahol a fővárosok primátusszerepe gyakran elszívja a kreatív munkaerőt az ország többi térségéből, konzerválva ezzel a térségek polarizációját. Egedy Tamás (2020, 2021) abban látja a lényeges különbséget, hogy míg Észak-Amerikában inkább a puha tényezők dominálnak a kreatív osztály helyválasztásában (pl. a város imázsa és vonzereje, a helyi kulturális miliő, a lakó- és munkakörnyezet sokszínűsége, a tolerancia), addig Európában ezek csak az osztály megtartására alkalmasak, miközben a letelepedésben sokkal nagyobb súllyal esik a latba a személyes kötődés és a kemény tényezők (pl. a felsőoktatás, a konkrét önkormányzati támogatások) megléte.

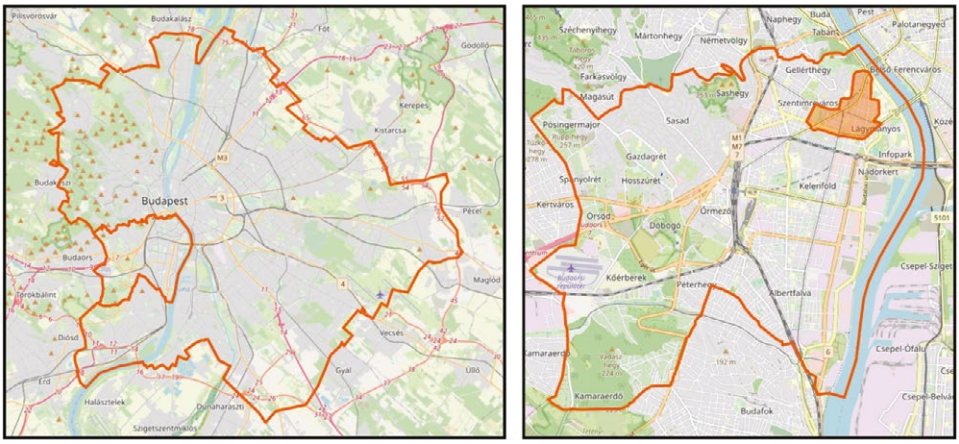
Látható tehát, hogy a kreativitás, a kultúra és a hely kapcsolatának kérdésköre rendkívül komplex (e tanulmány keretein messze túlmutató), sőt, még a vonatkozó fogalmak szintjén sem mutatkozik konszenzus. A magyar nyelvre való fordítások tekintetében elmondható, hogy a kreatív gazdaság és a kulturális gazdaság fogalma tulajdonképpen felcserélhető. Baji (2015) különbséget tesz köztük akkor, amikor az ún. „új gazdaság" *(New Economy)* külön pilléreiként

említi a kettőt – a kreatív gazdaságot az új gazdaság innovatív oldalaként, a kulturális gazdaságot pedig az új gazdaság fogyasztási oldalaként. Jelen tanulmány vizsgálati fókusza miatt célszerűnek látjuk következetesen a *kulturális gazdaság* fogalmát használni. Fontosnak tartjuk kiemelni továbbá azt is, hogy a kulturális funkciókat és a kulturális gazdaságot – s tágabban magának a „kultúrának" a fogalmát – nem áll szándékunkban elitista módon, pusztán művészeti galériákra, dizájnerüzletekre és kiállítótermekre leszűkítve értelmezni. Természetesen minden underground szubkultúrának, ellenkultúrának, ízlésnek meg kell hogy legyen a maga tere (Budapesten is), tanulmányunkban azonban azokra a kulturális helyszínekre és szereplőkre fókuszálunk, akik az elmúlt 5–10 év során a leglátványosabban formálták át a vizsgált terület arculatát (nem vitatva azt, hogy mindeközben a kultúra egyéb, alternatív formái fokozatosan kiszorultak/kiszorulnak a kerület és a főváros más részeiről).

A kulturális gazdaság Budapesten: a Bartók Béla út és környékének példája

Számos dimenziót és kritériumot vázoltunk fel az előzőekben: a kultúra és a gazdaság összefonódása, a kreatív osztály megléte és/vagy bevonzása, magas színvonalú szolgáltatások és közlekedés, erős kis- és középvállalkozások és civil öntudat. Budapesten számos olyan helyet találunk, amelyet be tudunk illeszteni a felsorolt halmazok valamelyikébe. Esettanulmányunk helyszínéül azonban olyan területet kerestünk, amely a lehető legtöbb kategóriának megfelel – így esett a választásunk a XI. kerületi Bartók Béla útra és tágabb környékére, azaz a Bartók-negyedre *(1. ábra)*, amely egyúttal a fővárosi cityfunkciók ezredfordulót követő térbeli kiterjedésének délnyugati (dél-budai) irányába is kiválóan illeszkedik (ld. Izsák–Schulz szerk. 2006). A következő oldalakon a negyed kulturális vállalkozóival, civil szervezetével és a kerületi önkormányzattal készített, félig strukturált mélyinterjúkon[3] (valamint saját helyi tapasztalatainkon, megfigyeléseinken) keresztül mutatjuk be a terület átalakulásának folyamatát és ennek legfőbb tényezőit.

3 Interjúpartnereink, valamint a velük készített interjúk időpontjai és helyszínei a következők voltak: *Jáki Mónika*, a Bartók Béla Boulevard menedzsere (interjú időpontja: 2022. március 29., interjú helyszíne: 1114 Budapest, Bartók Béla út 46.); *Kozák Gábor*, a Godot Galéria vezetője (interjú időpontja: 2022. március 31., interjú helyszíne: 1114 Budapest, Bartók Béla út 11.); *Faur Zsófi*, a Faur Zsófi Gallery vezetője (interjú időpontja: 2022. április 5., interjú helyszíne: 1114 Budapest, Bartók Béla út 25.); *Barabás Richárd*, Újbuda kultúráért felelős alpolgármestere (interjú időpontja: 2022. április 21., interjú helyszíne: 1113 Budapest, Bocskai út 39–41.); *Ott Anna*, a Hadik Kávéház művészeti vezetője (interjú időpontja: 2022. május 10., interjú helyszíne: 1111 Budapest, Bartók Béla út 36.). Az interjúk egyike sem került publikálásra, kizárólag jelen kutatás céljából készültek.



1. ábra. Budapest XI. kerülete (bal), valamint ezen belül a Bartók-negyed elhelyezkedése (jobb) (Alaptérképek forrása: OpenStreetMap 2022, https://www.openstreetmap.org)

Kávéházak, művészetek, irodalom, tudomány és magaskultúra – a 20. század első harmadában a (későbbi nevén) Bartók Béla út Buda legfontosabb szellemi központja volt. Itt alkotott többek között Móricz Zsigmond, Kosztolányi Dezső, Karinthy Frigyes, Lechner Ödön, Csontváry Kosztka Tivadar, később Ottlik Géza, továbbá Csonka János és Zipernowsky Károly is; itt vagy a közvetlen környéken lakott a kor számtalan neves írója, művésze, közéleti és kulturális szereplője. A korabeli művésztársadalom egyik fellegvára a Hadik Kávéház volt. A két világháború közötti virágzó miliő azonban 1945 után szertefoszlott, s csak a 2000-es évtized végén kezdett újra éledezni – döntően önkormányzati kezdeményezésre. Habár az egyetemek (Budapesti Műszaki Egyetem, Eötvös Loránd Tudományegyetem), valamint ezek kollégiumainak közelsége miatt a *studentifikáció* jelensége (Smith 2005) más irányba is terelhette volna a terület fejlődését (ld. Fabula et al. 2017), itt a kulturális funkciók priorizálására esett a hangsúly. 2010 után a mai állapotokhoz képest akkor még sokkal nagyobb közlekedési terhelés alatt álló utca északkeleti részére a kerületi önkormányzat pályáztatása nyomán beköltözött a Próféta Galéria, a Faur Zsófi Gallery és a Godot Galéria.

„A Bartók Béla út korábban egy sötét, csendes utca volt. Az önkori gyakorlatilag elküldött fix, ezeréves bérlőket – pl. két bankot, akik azért elég jól fizető bérlők voltak –, utána pedig kiadták a helyiségeket kulturális célra. […] A galéria 1999 óta működik, és szimpatikus volt, hogy itt egy kulturális utcát akarnak csinálni” – mondta Kozák Gábor, a Godot Galéria vezetője a vele készített interjúban. „2001 és 2010 között a Rádayban voltunk, és amikor az önkormányzat meghirdette ezt a projektet, akkor jöttünk ide, és egy komoly szakmai zsűri

döntése alapján működhetünk itt" – részletezte Faur Zsófi az utcába költözést beszélgetésünkkor.

A terület átalakulásához az önkormányzati akarat mellett számos egyéb tényező is hozzájárult. A projekt elindulásával nagyjából egy időben, 2009-ben megnyitott a közelben az Allee bevásárlóközpont, 2014-ben pedig átadták az M4-es metrót. Az 50%-ban holland (ING Real Estate Development), 50%-ban német (Allianz Real Estate Germany) tulajdonban levő bevásárlóközpont „árnyékában" az utca számos korábbi kiskereskedelmi egysége már nem tudott rentábilisan működni, így több önkormányzati tulajdonú helyiség megüresedett, a metró pedig jelentősen csökkentette az utca forgalmát. A korábbinál csekélyebb autósforgalom itt ráadásul régi platánsorokkal és teraszok számára alkalmas széles járdával is párosult. Így több körülmény is adott volt ahhoz, hogy az utca megújuljon, azonban az interjúkból az derült ki, hogy nem történt sok előrelépés a konkrét beavatkozások terén 2010 és 2014 között – sőt, még az is felmerült, hogy kudarcba fullad az egész. „Az első négy év elég küzdelmes volt, főleg alattunk a Mohának [= Moha Kávézó], mert nekik kvázi lasszóval kellett fogni az embereket. Nem létezett még a BBB [= Bartók Béla Boulevard] elnevezés sem, nem volt menő az utca" – mondta Kozák Gábor. 2013-ban aztán a helyi kulturális szereplők életre hívták a Kult11 Egyesületet – mai nevén Bartók Béla Boulevard Egyesületet –, amely a civilek alulról szerveződő érdekképviseleti és érdekvédelmi csoportosulásaként határozta meg magát. „2013-ban kezdődött az egyesület éledezése, de ekkor még ez nem volt tudatos. Nem az volt a cél, hogy egyesületet hozzunk létre, hanem néhány helyi szereplő – annak érdekében, hogy a Bartók Béla út vonzerejét erősítse – elkezdtek egymással beszélgetni, és ennek nyomán merült fel az, hogy ilyen keretek között folytatjuk" – mesélte Jáki Mónika, a BBB menedzsere a vele készített interjúban. „Olyan utcamenedzsmentet szeretnénk megvalósítani, amivel az itteni szereplők bevonásával egy humanizáltabb Bartókot tudunk teremteni, amelynek továbbra is a kultúra a hívószava."

Hamarosan olyan helyzet állt elő, amelyben minden érintett szereplő felmérte a feladatait az utca menedzselését illetően, amelyeket ráadásul egymással szoros együttműködésben végeznek, a környék lakosságát is mind gyakrabban megszólítva. Az önkormányzat, az egyesület és a szolgáltatók között a viszony jónak mondható. Habár azt többen megjegyezték, hogy a kerületi vezetés közvetlen pénzügyi eszközökkel nem támogatja őket, az önkormányzati ingatlanokban működő helyeknek továbbra is kedvezményes bérleti díjat nyújt, illetve az új helyek betelepülésének fontos feltétele, hogy mindenképpen szolgáltassanak valamilyen formában kulturális értékeket. „Volt itt egy olyan szabály, hogy az alapterület 80%-án kulturális tevékenységet kell végezni. A Mohában, ami alattunk kávézóként működik, voltak jazzkoncertek; az alsó szinten csináltunk filmklubot,

és a kávézóban volt egy zongora is, ami azért ritkaságnak mondható" – a Godot Galéria és a Moha Kávézó ilyen konstrukcióban tud megfelelni az elvárásoknak.

„Aki ide jön, az már tudja, hogy ez egy kulturális utca, és ezért is települ ide. Nemrég nyílt itt egy DiVino és egy Bortársaság, amelyek nem a kultúrára, hanem a vendéglátásra alapozák a működésüket, de az üzletvezetők már úgy választották a helyet, hogy tudták, milyen közönség van itt, és hogy ez egy kultúrafogyasztó közeg, ahol az egyik szomszéd galéria, a másik meg színház. […] Rajtunk múlik, hogy milyen közeget alakítunk ki; mi párbeszédben vagyunk egymással, és mindenki azt a felfogást képviseli, hogy ő ebbe beletesz, nem pedig elvesz. Pl. tavaly a Kis Présház, mikor meglátta, hogy az Eleven Őszön dizájnvásárt csináltunk, ők is elkezdték csinálni, s bár akkor még nem voltak tagok, megértették, hogy ez egy együttműködés, és az utca így lesz több." (Jáki Mónika, Bartók Béla Boulevard) A BBB szerint az utca minden egyes üzletvezetőjén, tulajdonosán múlik a siker. Ennélfogva egyértelmű válasz rajzolódott ki az összes interjúalany számára feltett azon kérdésre, hogy a területen szerinte a klaszteresedés vagy a konkurencia jelei mutatkoznak-e: „mindenki megértette, hogy akkor tud jól működni ez a sztori, ha rájövünk arra, hogy ha itt több ember lesz, akkor mindenkinek több vendége lesz. Ide senki sem a rövid távú, gyors profitért jön, és mindenki szívvel-lélekkel beleteszi a lelkét" – állítja Faur Zsófi.

A kultúra és az üzlet szimbiózisáról ugyanakkor izgalmas problémát vázolt fel Ott Anna, a Hadik Kávéház művészeti vezetője. Azoknak a szolgáltatóknak ugyanis, akik alapvetően vendéglátóhelyként működnek, de emellett – egyfajta missziótudattól vezérelve – kulturális rendezvénytérként is funkcionálnak, meg kell találniuk a kritikus összhangot annak érdekében, hogy mindkét tevékenységtípus hatékony legyen. „Akik a kulturális programokra jönnek, azok nem fogyasztanak nálunk. Ilyen formán a programok nagy bevételkiesést jelentenek, mert nem tudjuk kiszolgálni az ebédre vagy vacsorára érkező közönséget. Emiatt ez tényleg egy misszió." Ezt a kiesést gyakran sikerül európai uniós pályázati pénzekből finanszírozniuk, az efféle kitettség azonban sosem optimális. Viszont szó sem lehet arról, hogy elhagyják a kultúrát, hiszen ez jelenti a hely lelkét – már csak az említett gazdag történelmi örökség miatt is „kötelezőnek" érzik ezt felvállalni. Azonban látnak ebben pozitívumot is, hiszen „a művészet támogatja meg azt, hogy itt jó a rántott hús. Mert nem kiemelkedően jó a rántott hús, de az emberek a programok miatt újra és újra visszatérnek. […] Nehéz ugyan megtalálni a súlypontot a kultúra és az üzlet között, de ha úgy nézzük, hogy a művészet és az irodalmi hagyományok tulajdonképpen a marketingeszközeink, az mindjárt jobban hangzik." (Ott Anna, Hadik Kávéház)

Az egyik leggyakrabban megfogalmazott kijelentés, amit a helyek egymástól függetlenül is állítottak, a „Nem leszünk Bulinegyed…" kezdetű mondat. Kozák Gábor (Godot Galéria) szerint „egy kocsmának meg egy kávézónak jó, ha ötven

illuminált holland vagy angol turista ott van már reggel kilenckor, de egy galériának ott nincs sok értelme". Faur Zsófi vélekedése szerint ugyanis „nemzetközi példákon is bizonyítható, hogy a piac megeszi a kultúrát" (Újbuda TV *Félóra*: „A jó galéria titka – Faur Zsófi", 2022. 02. 01.). Többen úgy értékelik a már említett DiVino, Bortársaság és egyéb franchise-ok megjelenését, valamint általánosságban a vendéglátás elharapózását a területen, mint a dzsentrifikáció első jeleit. „Ha kimegy az ember New Yorkba, azt látja, hogy tízévente máshol van a galériás negyed, mert ha sikerül felhúzni azt a városrészt, akkor megjelenik a tőke, és kiszorítja a kultúrát. Mi most azért dolgozunk nagyon erősen, hogy a Bartókkal ne ez történjen. Én ezt megéltem a Ráday utcában, de amikor az önkormányzat leveszi erről a kezét, onnantól a tőkével a kultúra nem tud mit kezdeni […]" – állítja Faur Zsófi, akinek ez irányú vélekedését a BBB és a Godot részéről megszólaltatott interjúpartnereink is osztották.

A Bartók Béla Boulevard Egyesület menedzsere szerint az együttműködés akkor lehet egészséges és fenntartható, illetve az utca úgy tud prosperáló maradni, ha a kerület elvégzi azokat az infrastrukturális, városrendezési és erőforrásigényes „kemény" beavatkozásokat, amik a kereteit jelentik a sikeres projektnek, a civilek és a vállalkozások pedig megtöltik azt tartalommal, kultúrával és lélekkel. Kozák Gábor (Godot Galéria) is hasonlóképpen vélekedik: „mi nyomott áron kapjuk a helyet, és ezen az önkormányzat veszít minden egyes hónapban, mert lehet, hogy valaki kétszer, háromszor, sokszor ennyit tudna fizetni. Ha egyszer lesz egy olyan akarat, hogy nekik a vendéglátás sokkal jobban megéri, akkor pillanatok alatt meg fog történni […] De amíg vannak itt ilyen magas színvonalú helyek és érdekeltek ennek a fenntartásában, addig ilyen nem lesz."

Többen a COVID19-járvány hatásain keresztül is szembeállítják a Bulinegyedet, és ilyenformán a belpesti kerületek attrakcióit Budával és a Bartók-negyeddel: míg a belpesti kerületek legtöbb vállalkozója a turistákra alapozta a működését, addig a budai oldalon inkább a helyi közönség a jellemző, és amikor a pandémia egyes hullámai között/után újra lehetett nyitni, a Bartók-negyed egyből megtelt, a pesti belváros pedig még mindig nem tudott visszazökkenni a járvány előtti kerékvágásba. Ennélfogva kijelenthető, hogy az itteni, a kultúrára és a helyi értékekre jobban építő, továbbá együttműködésben folyó projekt reziliensebb a turizmus által kiszolgáltatott területeknél – és ez remélhetőleg a helyi lakosság helybenmaradási esélyeit tekintve is igaznak bizonyul majd.

A fentiek miatt érdekes szembenállás rajzolódik ki a negyed kommercializációjával kapcsolatban. Egyszerű megállapításnak tűnik, hogy ha valami jó, akkor azt reklámozzuk, juttassuk el egyre szélesebb rétegekhez. A művészeti, irodalmi és kulturális szolgáltatók és programok azonban mindig csak egy bizonyos réteget tudnak megszólítani, és sosem fognak egyszerre tízezreket vonzani a negyedbe, viszont ez abból a szempontból jó, hogy ekkora fizikai terhelést aligha

bírna el a terület. Megoszlanak a vélemények arról, hogy szükség van-e a kommercializációra, és hogy ez milyen mértékű változást jelentene a negyed közönségében – és még inkább annak lakosságában. Vannak, akik szerint a „merjünk kicsik lenni" gondolat azért kifizetődő, mert megmarad a hely autentikus jellege, és az itteni kultúrát fogyasztó közönség nem „hígul fel". (Jáki Mónika [BBB] szerint „nem baj, ha az emberek nem fogják fel pontosan, hogy itt milyen értékek vannak, egyszerűen csak idejönnek, mert jó a környezet, jól érzik magukat, és ehhez ez mind hozzájárul"). Szerintük nincs is szükség arra, hogy a kiállításokon, foglalkozásokon, könyvbemutatókon több ezren vegyenek részt, hiszen nem lehet mindenkit edukálni, és természetesen nem is kell. („Nem hiszek abban, hogy mindenkit lehet edukálni" – Faur Zsófi; „Mi itt magaskultúrát csinálunk, de minket nem zavar, ha olyan emberek sétálnak az utcán, akiket ez nem érdekel. Örülünk, ha bejönnek – bár kevesen jönnek be –, de nincs elitista hozzáállásunk, hogy csak azok jöjjenek be, akiket mi hívunk." – Kozák Gábor, Godot Galéria) Mások ezzel szemben úgy vélik, hogy lehetne ezt szervezettebben, intenzívebben is csinálni, és jelenleg a negyedbe megrendezett eseményeken azért vannak kevesen, mert az ismerősökön és a helyieken kívül másokat nem igazán vonzanak. („Mivel körülbelül mindenki számára ismeretlen művészek vannak, ezek az események általában unalomba fulladnak – kommercializálni kellene, hogy többen jöjjenek, többen érdeklődjenek." […] „Bár nehéz lehet ez, hiszen nem rendezvényszervező szakemberek csinálják a programokat, meg elég kicsi a büdzsé is, itt a legtöbb dolog ingyen van." – Kozák Gábor, Godot Galéria.)

Arra kevesen tudtak egyértelműen felelni, hogy melyiket választanák inkább: a népszerűséget és növekedést, kitéve ezzel a negyedet a kommercializáció veszélyének, vagy pedig a jelenlegi léptéken maradást, ezzel bizonyos mértékben kiaknázatlanul hagyva a negyedben rejlő potenciált, ám megőrizve az itteni értékek – és főleg a lakosság – integritását. („Tiszteletben kell tartani, hogy nem akarnak növekedni, de az nagyon vékony pálya, hogy ne legyen kommersz, de közben izgalmas is legyen" – Kozák Gábor, Godot Galéria.) A két véglet közül egyelőre inkább a növekedés jelei mutatkoznak – a kiszélesedés pedig mind helyben, mind nemzetközi beágyazottságban megmutatkozik. Helyben oly módon, hogy a Bartók Béla Boulevard Egyesületnek 2022. decemberében már összesen 35 Bartók Béla úti és környéki vállalkozás volt tagja (https://www.bartokbelaboulevard.hu/#egyesulet). (Sőt, a hivatalos kereteken túl az is megfigyelhető, hogy újabb és újabb helyi csoportok teszik magukévá az új „Bartók-negyed" brandet, pl. a „Bartók-negyed Református Gyülekezet" néven szerveződő közösség.) A nemzetközi beágyazottságot pedig az mutatja, hogy a Bartók-negyed kulturális inkubátorterületnek 2022. decemberében – Újbuda önkormányzata mellett – a berlini IKMW intézet *(Institut für Kultur- und Medienwirtschaft)*, az ugyancsak berlini Stiftung Starke *(Gemeinnützige Kunststiftung)* alapítvány,

a Német Nagykövetség, valamint a Visegrádi Alap is hivatalos partnerei (https://www.bartoknegyed.hu/rolunk/).

Az egyre több (helyi és nemzetközi) szereplő ellenére a beszélgetések során sokszor hangzott el az, hogy a legtöbb problémára az önkormányzat nyújthat megoldást. A helyek általában semleges vagy jó kapcsolatról számoltak be a kerületi vezetéssel. Arról, hogy miként vélekedik minderről az önkormányzat, Újbuda kultúráért felelős alpolgármesterét, Barabás Richárdot kérdeztük. „Amikor mi átvettük a projektet, akkor úgy voltunk vele, hogy el kell döntenünk a pontos elnevezést, a kiterjedés kérdését és a határokat; azt, hogy ez csak egy kommunikációs stratégia, vagy tényleg megtöltjük tartalommal; meg kell határoznunk, hogy mik azok a hard és soft elemek, amiket fejleszteni szeretnénk; ki kell jelölnünk a terület pontos attribútumait." (Barabás Richárd, Újbuda kultúráért felelős alpolgármestere)

A pandémia ugyan megakasztotta a terveket, ami leginkább költségvetési szempontból jelentett gondot; az önkormányzat kimondott célja, hogy a Bartók Béla útra a budapestiek ezentúl ne csak individuális látványosságként, hanem egy tágabban értelmezett Bartók-negyed főutcájaként, ütőereként tekintsenek. A negyed határai ugyanis idővel vélhetően jóval túlnyúlnak majd a jelenlegieken: „Nyilván olyan intenzitású már nem lesz, mint a Szabadság híd és a Móricz között, de a kisebb utcákban vannak vendéglátóhelyek, amelyeknek jó a hangulata, és ott még vannak is önkormányzati ingatlanok is. Örülnénk, ha ezeknek is kulturális funkciót tudnánk adni. Oda mehetnének például olyan helyek, mint mondjuk egy reggeliző, ami egyébként nem egyértelműen kultúrát szolgáltat, de mondjuk délutánonként valamilyen közösségszervezési tevékenységet csinál. Az ilyenek helyet kell hogy kapjanak. […] A nagy veszély azonban a dzsentrifikáció, amely ha egy olyan spirált hoz létre, ahol mindig csak az egyre drágább dolgok tudnak megmaradni, akkor szépen lassan kiszorulnak a hagyományos helyek, de tudatában vagyunk ennek." (Barabás Richárd, Újbuda Újbuda kultúráért felelős alpolgármestere.)

A vezetésnek határozott az álláspontja arról, hogy milyen szerepet kell vállalniuk a negyed és a kerület fejlődésében: „mi a fejlődés irányát próbáljuk kijelölni és keretezni, de emellett engedjük, hogy a piac, a kultúra és az emberek is hozzájáruljanak. Nem biztos, sőt, biztos, hogy nem kell mindent nekünk csinálni. Az a feladatunk, hogy újabb és újabb eszközök beemelésével, egy-két jól irányzott beavatkozással, céltudatos támogatásokkal új impulzusokat adjunk a növekedéshez." (Barabás Richárd, Újbuda kultúráért felelős alpolgármestere)

Ennek részeként a jövőben nemcsak további kulturális szolgáltatóknak adnának teret a negyedben, hanem az egyéb szolgáltatások palettáját is színesítenék, amelyek mennyiségi és minőségi szempontból egyaránt hozzájárulnának a jobb funkcionális mixhez. „A Lágymányosi utca 5.-ben például egy közösségi műhelyt

tervezünk csinálni. Lesznek gépek, amin meg tudod javítani a biciklidet, esernyődet stb. Ezeknek az ún. „makerspace"-eknek mostanság nagyon nagy a kereslete. Ez nem magas kultúra, nem színház vagy zene, de nekünk ilyen szemmel is kell nézni, hogy közösségteremtő ereje is legyen […]" – mondta Barabás Richárd.

A helyi közösség bevonását ugyancsak kiemelten fontosnak tartják. Ezt célozta a 2022 áprilisában és májusában elérhető, „Milyen legyen a Bartók-negyed jövője?" című kérdőív, melynek felvezetőjében nemcsak azt a kívánalmat fogalmazták meg, hogy „a kultúra sokszínű jelenléte meghatározza a negyed arculatát", hanem egyúttal egy olyan jövőképet is el kívánnak érni, amelyben „az itt élők aktívan részt vesznek a negyed életében, alakításában". A kérdőíves adatfelvételt egyúttal egyéb participációs események is kísérték, mint egy tavaszi lakossági fórum (2022. május 17-én), majd egy őszi közösségi fórum (2022. szeptember 13-án).

Az előzőekben már említett kommercializáció korlátozására a kerület legerősebb eszköze az utcaszinten levő (azaz nem lakófunkciójú, s így például szociális bérlakások céljára sem használható) ingatlanállománya, hiszen ezáltal tudja „irányítani", hogy hova milyen funkció települ be. Például más elbírálás alá esik az, aki teljesen kulturális missziót folytat, más alá, aki félig üzletként és félig kulturális szolgáltatóként határozza meg magát, és megint más, aki csak az üzlet miatt települ ide – habár ez utóbbira manapság már csak kevés példa akad. Már csak azért is kell vigyázni a jelenlegi tulajdonra, mivel a forráshiány és az elszabaduló infláció miatt nehezen képzelhető el, hogy a közeljövőben tömegével sikerüljön (vissza)vásárolni további ingatlanokat. Tovább nehezíti a helyzetet a megosztott budapesti önkormányzati struktúra, ugyanis a feladatkörök aránytalanul és nem megfelelő súlyokkal oszlanak el a fővárosi és a kerületi szintek között. A közlekedéssel kapcsolatban problémát jelenthet például kisebb utcák sétálóutcává alakítása is (a Bartók Béla út további forgalomcsillapítását ugyanis a vezetés egy dél-budai híd megépülésétől teszi függővé).

„Az összes változás valamilyen szintű ellenállásba ütközik. De képzeljük el, hogy a Bercsényi utcát – ami egy tök jó hangulatú kis utca, de jelenleg nem lehet kiülni teraszokra – próbaképpen lezárjuk egy hétvégére. Aztán egy hétre. Megnézzük, melyik napokon milyen hatásokkal jár. Aztán olyan szolgáltatókat telepítenénk be, akik biztosítani tudnának minőségi teraszos tereket. […] Olyan kombinációk is előfordulhatnak, hogy a sétálóutcásítás mellett hozzájárulunk egy nyílászáró-felújításhoz vagy homlokzatfelújítási programhoz, de más ösztönzőket is be lehet vonni, pl. biciklitárolók, mikromobilitási eszközök kérdése, lakóövezetté alakítások, kulturális tartalmat szolgáltató helyek előnyben részesítése a teraszengedélyek kiadásánál, társasházak bevonása a projektekbe. […] Szeretnénk csinálni belsőudvar-programokat is; hogy rehabilitáljuk, nyissuk egybe a most falakkal különválasztott udvarokat, és a lakók tudják ezt művelni,

gondozni, ez is hozzájárulna az identitáshoz. A mikroközösségek részt vesznek a tágabb közösségek életében, így aktívabban tudnak bevonódni például a társadalmi ügyekbe." (Barabás Richárd, Újbuda kultúráért felelős alpolgármestere) Ugyanis, ahogy összegzésképpen fogalmazott az alpolgármester, „az életminőséged attól is függ, hogy beszélsz-e két mondatot a boltossal vagy a szomszéd nénivel, aki épp az utcát sepregeti".

Zárszó

Összegezve, a szereplők célja ebben a törékeny játszmában szemmel láthatóan közös: egy olyan harmonikus, emberközpontú negyed megteremtése, amely nem csupán kiszolgálja az ott lakókat és az ott dolgozókat, hanem egyúttal helyben is tartja őket, miközben az itt megtelepedő kulturális szolgáltatások további látogatókat vonzanak be. Mélyinterjúink és terepi megfigyeléseink alapján úgy látjuk, hogy a feltételek ehhez még mindig – s immár több év távlatában is – adottak. Mivel számos más (elsősorban pesti) átalakuló területtel ellentétben a Bartók Béla út ezen része az elmúlt 100 év során sosem volt kirívóan alacsony státuszú terület (miközben kiemelten magas státuszú sem), így megvan a remény arra, hogy továbbra is úgy változzon a városrész, hogy a kulturális pezsgés hatására nem következik be lakosságcsere, nem szorulnak ki a korábbi lakók – hogy Cseh Tamással szólhassunk: [4]

Azt mondd meg nékem, hol lesz majd lakóhelyünk
Maradunk itt, vagy egyszer majd továbbmegyünk?
Itt van a város, vagyunk lakói
Maradunk itten, maradunk itt, maradunk.
(Cseh Tamás – Másik János: *Budapest*)

Irodalomjegyzék

Anderson, B. (2009): Affective atmospheres. *Emotion, Space and Society* 2(2). 77–81. https://doi.org/10.1016/j.emospa.2009.08.005

Baji P. (2015): *Az új gazdaság térnyerése Budapest városközpontjában*. Doktori értekezés, ELTE Regionális Tudományi Tanszék, Budapest.

4 Bereményi G., Cseh T., Másik J. (1977): Budapest (dalszöveg). In *Levél nővéremnek* (album). Lásd Cseh Tamás Archívum: https://csehtamasarchivum.hu/lemezgyujtemeny-track/budapest (Letöltés: 2022. 12. 10.)

Bereményi G., Cseh T., Másik J. (1977): *Levél nővéremnek* (album). https://csehtamasarchivum.hu/lemezgyujtemeny-track/budapest (Letöltés dátuma: 2022. 12. 10.)

Csanádi G., Csizmady A., Kőszeghy L., Tomay K. (2006): Belső-erzsébetvárosi rehabilitáció. *Tér és Társadalom* 20(1). 73–92.

Csizmady A., Olt G. (2014): Kreatív miliő egy átalakuló negyedben: A romkocsmák belső-erzsébetvárosi világa. *Kultúra és Közösség* 5(2). 27–42.

Czirfusz, M. (2017): Creativity and culture in reproducing uneven development across Central and Eastern Europe. In Lux, G., Horváth, Gy. (eds): *The Routledge Handbook to Regional Development in Central and Eastern Europe*. Routledge, New York – London. 106–119.

Czirfusz, M., Horváth, V., Jelinek, Cs., Pósfai, Zs., Szabó, L. (2015): Gentrification and rescaling urban governance in Budapest-Józsefváros. *Intersections: East European Journal of Society and Politics* 1(4). 55–77. http://dx.doi.org/10.17356/ieejsp.v1i4.104

Egedy T. (2020): Visszatekintés a kreatív osztály elméletére. *Földrajzi Közlemények* 144(3). 241–257. https://doi.org/10.32643/f k.144.3.1

Egedy T. (2021): *A kreatív gazdaság városföldrajza a budapesti agglomeráció példáján*. Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpont, Budapest.

Fabula, Sz., Boros, L., Kovács, Z., Horváth, D., Pál V. (2017): Studentification, diversity and social cohesion in post-socialist Budapest. *Hungarian Geographical Bulletin* 66(2). 157–173. https://doi.org/10.15201/hungeobull.66.2.5

Florida, R. (2002): *The Rise of the Creative Class*. Basic Books, New York.

Gáková, Z., Dijkstra, L. (2014): *Labour Mobility Between the Regions of the EU-27 and a Comparison With the USA*. European Commission, Brussels.

Gehl, J. (2014): *Élhető városok*. TERC Kiadó, Budapest.

Hansen, H. K., Niedomysl, T. (2009): Migration of the creative class: Evidence from Sweden. *Journal of Economic Geography* 9(2). 191–206. http://dx.doi.org/10.1093/jeg/lbn046

Helbrecht, I. (1998): The creative metropolis: Services, symbols and spaces. *International Journal of Architectural Theory* 1998(1). 1–13.

Izsák É., Schulz, M. (eds) (2006): *Cityfunktionen im Wandel. Berlin und Budapest*. Humboldt Universität, Berlin.

Jelinek, Cs. (2011): Relocation and displacement in the case of Budapest: The social consequences of gentrification in Ferencváros. Paper presented at the International RC21 Conference 2011 entitled „*The struggle to belong: Dealing with diversity in 21st century*" (Session 16: RT16.2). 1–36.

Martin-Brelot, H., Grossetti, M., Eckert, D., Gritsai, O., Kovács, Z. (2010): The spatial mobility of the "creative class": A European perspective. *International Journal of Urban and Regional Research* (34)4. 854–870. http://dx.doi.org/10.1111/j.1468-2427.2010.00960.x

Peck, J. (2005): Struggling with the creative class. *International Journal of Urban and Regional Research* 29(4). 740–770. http://dx.doi.org/10.1111/j.1468-2427.2005.00620.x

Smith, D. (2005): "Studentification": The gentrification factory? In Atkinson, W., Bridge, G. (eds): *Gentrification in a Global Context. The New Urban Colonialism*. Routledge, London. 72–89. https://doi.org/10.4324/9780203392089

Wilson, D., Keil, R. (2008): The real creative class. *Social & Cultural Geography* 9(8). 841–847. http://dx.doi.org/10.1080/14649360802441473

Budapest az imázsvizsgálatok tükrében

Gera Anna*

Bevezetés

Budapest páratlan szépségű európai főváros, jellegzetes épületei, fekvése, történelme nemzetközi közegben is ismertté teszi. A városról kialakult kép azonban sokkal több a szép környezetnél és az izgalmas múltnál: magában foglalja a város hangulatát, a helyi társadalmat, az érzéseket, amit a város kivált az emberekből. Az elmúlt évek során több vizsgálat is készült, amely ezt a kialakult képet, azaz a főváros imázsát hivatott feltérképezni és megismerni. Az imázsvizsgálatok a városfejlesztésben jelentős szerepet játszhatnak, így jelentőségük az elmúlt évek során folyamatosan növekedett. Tanulmányomban a városimázs fogalmi keretét, értelmezési és kutatásmódszertani lehetőségeit mutatom be, majd összegzem öt, Budapest imázsát vizsgáló kutatás eredményeit.

A városimázs fogalmi kerete, jelentősége

A városi életben jelen lévő szereplők, mint például a helyi lakosság, a turisták, a gazdasági szereplők, mind fontos tényezői az adott városnak, hozzájárulnak a városkép kialakításához. A földrajzi imázs kutatása a behaviorista földrajzi irányzat előretörésével, az 1970-es és 1980-as években erősödött meg igazán. A nemzetközi szakirodalom fontos műve a témában Kevin Lynch *The Image of the City* (1960) munkája, amely jelentős hatást gyakorolt az imázsvizsgálatokra (Kovács et. al. 2002). A városokról kialakult képpel, a városi imázzsal Magyarországon az 1990-es években kezdtek el foglalkozni, és a kutatások fókuszába az ember, illetve az embercsoportok kerültek (Szakál 1995).

Az imázs kifejezés az angol *image* szóból származik. Jelentése: egy kép, amely az emberek tudatában egy személlyel, dologgal (pl. árucikkel) vagy akár egy

* Gera Anna (PhD-hallgató), Eötvös Loránd Tudományegyetem.

településsel kapcsolatban alakult ki, a róla alkotott személyes vélemények és előítéletek részeként. Ebből kifolyólag az imázs nem az objektív valóságot tükrözi, hiszen könnyen befolyásolhatják külső tényezők, mint a sajtó, a média vagy mások véleménye (Kovács et. al. 2002). Piskóti (2002) városimázs-definíciója kiegészíti a város képpel való azonosítását az imázst befogadó személyek személyes tulajdonságaival, tapasztalataival, az általuk képviselt értékekkel, amelyek jelentősen befolyásolják, hogy milyen kép alakul ki egy városról. Egy város imázsának fontossága abban rejlik, ahogyan az kihat az egyének térbeli magatartására (pl. lakóhelyválasztás, üdülés), szokásaira (pl. vásárlás, napi munkába járás), ezáltal jelentős szerepe van az emberek térhasználatában, térrel kapcsolatos döntéseiben is (Berényi 1992). Az imázsnak sok esetben fontosabb szerepe van az egyének döntéshozatalában, mint a konkrét erőforrások, adottságok minőségének vagy mennyiségének (Piskóti 2002). A pozitív kép jótékony hatása mérhető a település tényezőiben, úgymint a település gazdaságában (pl. előnyös befektetői döntések, látogatói számok), társadalmában (pl. oktatás, biztonság, helyi identitás erősödése), természeti környezetében (pl. társadalmi felelősségvállalás, környezetvédelem) és infrastruktúrájában. Tóth József (1981) tetraédermodelljében a település tényezőit egymással dinamikus kölcsönhatásban álló rendszerként írta le. A dinamikus kölcsönhatás a városimázs esetében is megfigyelhető, így azt komplex módon érdemes megközelíteni. A pozitív városimázs hatása konkrét anyagi előnyként csak részben definiálható, viszont a helyi politika sikerességének fokmérője, a város kiegyenlített fejlődésének nélkülözhetetlen része (Kovács et. al. 2002). A városimázs akár közvetítő funkcióval bírhat a társadalmi-gazdasági viszonyok és az egyén magatartása között. A városimázs fontos tulajdonságai közé tartozik még, hogy bár meglehetősen stabil, de nem statikus képződmény, mind az egyén oldaláról, mind kívülről tudatosan formálható, gyakran manipulálható (Kozma 1993). Ezért a városfejlesztésben a stratégiai gondolkodás részét képezi a városok pozitív imázsának kialakítására való törekvés.

A városimázs csoportosítási lehetőségei

A városimázst több szempont alapján vizsgálhatjuk, határozhatjuk meg. A különböző szempontok segítenek abban, hogy megértsük a fogalom komplexitását, és a településről kialakult kép összetettségének tényezőit pontosabban tudjuk feltárni.

A városok imázsát meghatározhatjuk az önkormányzat viszonyában. E szempont szerint a városimázst két típusra lehet osztani. A szándékolt imázs az önkormányzat kommunikációs munkájának eredményeként alakul ki.

Fő információforrásként azok a közforrások és kereskedelmi-szakmai források játszanak fontos szerepet, amelyek az önkormányzat rész- vagy teljes tulajdonában vannak, illetve az önkormányzattal együttműködésben funkcionálnak. A nem szándékolt városimázs az önkormányzati kommunikációtól teljesen függetlenül alakul, és főként a saját tapasztalatainkból, élményeinkből épül fel. Ebben az esetben a személyes információforrások kiegészülnek köz- és kereskedelmi forrásokból szerzett információkkal (például az újságokban megjelent, kedvező vagy kedvezőtlen képet közvetítő cikkek) (Kozma 2006). A szándékolt és a nem szándékolt imázs egymáshoz viszonyított súlya a különböző városok esetében eltérő lehet, azonban a szakirodalom általános vélekedése szerint a nem szándékolt imázs nagyobb mértékben járul hozzá a végleges cselekvéshez, mint a szándékolt imázs.

A városok imázsát a velük kapcsolatban kialakult vélemények alapján is különböző csoportokba sorolhatjuk. Ezt azért is különösen fontos megállapítani, mert a különféle csoportokba tartozó városok önkormányzatainak eltérő feladatai vannak a szándékolt imázs alakításában. A legoptimálisabb esetben a város pozitív imázzsal rendelkezik, az önkormányzat feladata ekkor a pozitív benyomások fenntartása, megerősítése és továbbítása minél több célcsoport felé. A legrosszabb esetben egy városhoz negatív imázs társul. A negatív imázzsal rendelkező városok önkormányzatának fő feladata, hogy törekedjen a meglévő negatív vélemények megkérdőjelezésére, hatásuk gyengítésére. A vegyes imázzsal rendelkező városokban az adott városról kialakult képben pozitív és negatív elemek keverednek, ezért az önkormányzatnak az előbbiek megerősítésére és az utóbbiak hatásának csökkentésére kell törekednie. Az ellentmondásos imázzsal rendelkező városokban a városról az emberek egy részében még a negatív benyomások uralkodnak, mivel például a korábbi fejlődés ezt vonta maga után, azonban más személyek, akik például az új fejlődési folyamatokat ismerik, már pozitívan ítélik meg az adott várost. A városi önkormányzatnak ebben az esetben, a vegyes imázzsal rendelkező városokhoz hasonlóan, a pozitív benyomásokat erősítenie kell, a negatívak hatását pedig csökkenteni (Kozma 2006).

A város imázsát alkotó elemek és az információforrások elérhetősége szempontjából újabb két csoportot határozhatunk meg (Kozma 2006). Azoknak a városoknak gazdag az imázsa, amelyekről sok elérhető információ él a köztudatban, és az ismereteink többféle forrásból származnak. Ezzel ellentétben szegény imázzsal rendelkezik a város, amelyről kevés információval rendelkezünk, és azokat általában egy forrásból szerezzük be.

A városimázs-vizsgálatok kapcsán általános tapasztalat, hogy a pozitív imázs vonzó hatását nehezebb kimutatni és bizonyítani, azonban az adott területekről kialakult negatív vélemények, benyomások jelentős mértékben befolyásolják a cselekvést (Kozma 2006).

Az *1. táblázat*ban felsorolt imázsfajtákat egy város imázsának vizsgálatakor érdemes külön gazdasági, társadalmi és ökológiai imázsként is vizsgálni, mivel azok más alapokon nyugszanak, és ilyen módon különbözőképpen szükséges fejleszteni is. A gazdasági imázs a vállalkozói döntéseket meghatározó területi tényezőkről alkotott véleményekből épül fel, a társadalmi imázs a település lakóiról, a helyi társadalom viszonyrendszeréről szól, az ökológiai imázs pedig a település természeti környezetéről kialakult véleményeket foglalja magában (Piskóti 2002).

1. táblázat. A városimázs csoportosításának szempontjai (Kozma 2006 alapján saját szerkesztés)

Csoportosítás szempontjai	Önkormányzat viszonyában		Kialakult vélemények viszonyában				Imázselemek száma az információforrások viszonyában	
Típusok	szándékolt	nem szándékolt	pozitív	negatív	vegyes	ellentmondásos	gazdag	szegény

Kutatásmódszertani lehetőségek

Az imázskutatások szerepe a városi stratégiaalkotásban kimagasló, hiszen eredményeik hozzájárulnak a város megítélésének, a kialakult véleményeknek a megismeréséhez. A városimázs-vizsgálatokra több kutatási módszer is alkalmas, azonban ezek alkalmazása nagy módszertani pontosságot igényel, különben előfordulhat, hogy téves következtetést vonunk le. A kvantitatív kérdőíves lekérdezésekre számtalan példát láthatunk a nemzetközi szakirodalomban (például Murtagh 2001; Trueman et al. 2007; Herstein–Jaffe 2008; Wang et al. 2012). A lekérdezés leggyakrabban háztartási (személyes), telefonos vagy online módon történik a kutatások során. Kvalitatív kutatási módszereket is alkalmazhatunk a városok imázsvizsgálatára, főként a strukturált és a félig strukturált mélyinterjúk a jellemző módszerek a vizsgálatok során, de fókuszcsoportos beszélgetés, kollázstechnika, szakértői interjú, megfigyelés, tartalomelemzés és *„brainstorming”* technika is alkalmas az imázskutatások esetében (Richards–Wilson 2004; Parkerson–Saunders 2005; Laaksonen et al. 2006; Northover 2010; Kalandides 2011; Mitki et al. 2011). A hazai gyakorlatban ritkák a teljes körű, mélyreható kutatások a témában, többnyire azok

felületesen valósulnak meg, főként csak a város külső arculatára fókuszálnak (Piskóti 2002).

Budapest imázsának vizsgálatai

Budapest városimázsának vizsgálata a város központi szerepköréből és nagyságából kifolyólag összetett feladat. A 23 kerületből álló város rendkívül eltérő tulajdonságokat hordoz. Ebben a fejezetben öt olyan tanulmányt foglalok, illetve hasonlítok össze, amelyek Budapest imázsát vizsgálják. A tanulmányok eltérő mintákon, különböző módszereket alkalmaztak, így ezeken keresztül mélyebben megismerhetjük a főváros imázsát.

Várnai Gábor 1993-as kutatása a várospolitikai döntések támogatása céljából készült. A kérdőíves lekérdezés kiterjedt a város és az ország viszonyára, amit egy 2000 fős, országosan reprezentatív mintán vizsgáltak. Emellett Budapestre reprezentatív, 3000 fős mintán elemezték a budapesti lakosok viszonyát a várossal, és véleményüket a várospolitikával kapcsolatban.

A kutatás első részében a „Budapestről el lehet mondani, hogy igazi magyar város." kijelentéssel a válaszadók többsége (54%) értett egyet, és mindössze 18%-uk utasította el, mivel a városnak sok nem magyar vonása van, mint az idegen nyelvű feliratok, nemzetközi cégek. Igazán magyarnak a jellegzetes történelmi épületek, a város központi fekvése, központi szerepe és a jellemzően magyar hangulata, történelme, kultúrája miatt találták a válaszadók.

A budapesti és a vidéki lakosságban kialakult képet a városról konkrét különbözőségeken keresztül vizsgálták, faktoranalízis segítségével. Az eredményekből kitűnik, hogy a főváros a gazdasági–megélhetési perspektívák szempontjából jobb a vidéknél, azonban a vidék szignifikáns előnnyel rendelkezik a miliő, a társadalmi atmoszféra, a közállapotok és az emberek közötti szolidaritás tekintetében. Mindent egybevetve, területi különbség nélkül, a válaszadók Budapestet jelölték meg a haladás és fejlődés centrumának, ahol az ország társadalmi elitje él. A magyar társadalom érzelmi viszonyulását Budapesthez a vidék–főváros dimenzióban vizsgálva eltéréseket tapasztaltak. A budapesti válaszadók jelentős többséggel pozitív érzéseket tápláltak a főváros iránt, ezzel szemben a vidékiekben főként a közömbösség és a negatívba hajló érzések uralkodtak. A felmérés szerint az ország lakosságának 40%-a szívesen él vagy élne Budapesten, a budapestiek körében ez az arány 87%, a vidéki városokban 26% és a falvakban 32%.

A kutatás második részében feltárták a főváros társadalmának aktivitását, érdeklődését a városuk iránt. A felmérés időpontjában a budapestiek nagy többsége (91%) rendszeresen beszélgetett ismerőseivel, rokonaival a várost érintő várospolitikai kérdésekről. A fővárosban élő válaszadók közel háromnegyede válaszolta,

hogy szívesen él szűkebb lakóhelyén, és többé-kevésbé tetszik neki az ottani környék. Az indoklások, hogy miért szeretik, kerületenként rendkívül eltérőek voltak. A kertvárosokban leginkább „egészséges, zöld, tiszta" környezet miatt szeretnek lakni az emberek, a lakótelepen és az úgynevezett elitnegyedekben élők válaszai az „itt nőttem fel, ide kötődöm, megszoktam ezt a környéket" voltak.

Várnai 1996-ban megismételte a 1993-as felmérését, amelyben szelektált kérdések szerepeltek az első vizsgálatból, továbbá az 1500 fős minta kizárólag Budapestre volt reprezentatív. A három év elteltével Budapest pozitív megítélése kismértékben hanyatlott, nőtt a város idegenségének érzete, csökkent a várossal szembeni optimizmus, azonban a budapestieknek továbbra is erős a helyi identitása. A főváros iránti szimpátia általános szinten mérve változatlanul pozitív maradt, és a fővárosi lakosság többsége (82%) gondolta úgy, hogy a magyar főváros külföldiek számára is vonzó.

Kovács Zoltán, Monika Micheel és Udvarhelyi Gergely (2002) tanulmánya Budapest és Lipcse külső és belső imázsát hasonlítja össze. A városok imázsát kérdőíves módszerrel vizsgálták egy homogénnek mondható mintán, a két város tudományegyetemének (Eötvös Loránd Tudományegyetem, illetve *Universität Leipzig*) földrajz szakos hallgatóin. Budapesten 174, Lipcsében 166, azaz összesen 340 fő szerepelt a mintában, ami mindkét egyetemen a teljes földrajz szakos hallgatói létszám több mint 60%-át jelentette. A kutatás során a kérdőív két részből állt. Az első részben a saját város imázsát vizsgálták, majd ezután tették fel a másik városról kialakult képpel kapcsolatos kérdéseket. A kutatásból kiderül, hogy az ELTE földrajz szakos hallgatói differenciáltabban látják Budapest imázsát, mint a lipcsei hallgatók. A német földrajz szakos hallgatók válaszaiban Budapest imázsát főként a turisztikai látványosságok és a város központi szerepe határozta meg, ezzel szemben a budapesti hallgatók fejében kialakult képet árnyalták a mindennapi élethez tartozó városi képek, például zsúfoltság, szennyezés. Az asszociációs kérdések esetében a magyar diákok társításai 44,5%-ban pozitívak, 31,5%-ban negatívak voltak, a semleges válaszok, mint pl. főváros, világváros, egyetem aránya pedig 24%-os volt. Budapest idegen imázsa lipcsei hallgatók szemével kevésbé kritikus képet mutatott. A német hallgatók pozitív asszociációinak aránya 61,1% volt, míg a negatív asszociációk részesedése mindössze 2,6%-ot tett ki. A csak magyar hallgatóknak feltett kérdésre, hogy „Mit mutatna meg Budapesten külföldi vendégének, ha egy nap állna rendelkezésére?" a válaszok jelentős része megegyezett a turisztikai kiadványok által is javasolt látványosságokkal, mint a budai Várnegyed, a Halászbástya, a Hősök tere, a Városliget és a Parlament. Az idegenforgalomhoz kapcsolódó képek vizsgálatát egészítették ki az útikönyvekből, tankönyvekből, idegenforgalmi és üzleti brosúrákból megalkotott, kiválasztott, Budapesttel kapcsolatban gyakran előforduló, de egymástól különböző szlogenek, amelyekből a válaszadók kiválaszthatták, melyek írják le

legjobban a főváros imázsát. Az ELTE hallgatói leggyakrabban a „kultúrváros", „a Duna királynője" és „a lehetőségek városa" címkéket jelölték meg.

Rácz Bettina és Papp-Váry Árpád (2016) tanulmánya az NRC Marketing-kutató és Tanácsadó Kft. által 2015-ben végzett felmérés eredményeit mutatta be, ahol 15 magyar város, köztük Budapest imázsát vizsgálták. A kutatás célja volt feltárni, hogy a helyi lakosok hogyan ítélik meg a saját városuk imázsát, és miként viszonyulnak ahhoz, továbbá mit gondolnak más városok imázsáról. Az online kérdőíves kutatást 1200 fős mintán végezték, amelyben a válaszadók 18 és 59 év közöttiek voltak.

A kutatásból kiderült, hogy a budapesti válaszadók 79%-a szeret a fővárosban élni. A megyeszékhelyeken lakók 85%-a, a városiak 82%-a és a községekben, falvakban élők 74%-a szeret jelenlegi lakóhelyén lakni. A budapesti válaszadók magas arányban, 60%-ban válaszolták, hogy szívesen élnének máshol. A Budapestről költözni vágyók 47%-a külföldre, 33%-a pedig vidékre költözne. A vidéken élő válaszadók közül a költözni vágyók 20%-a választaná új lakóhelyéül Budapestet.

A vizsgálat során Likert-skála segítségével mérték, hogy a budapestiek menynyire elégedettek a város különböző tényezőivel *(1. ábra)*. A fővárosi lakosok szerint Budapesten a három kiemelten vonzó tényező a szórakozási, kikapcsolódási lehetőségek sokasága, a város földrajzi fekvése, természeti adottságai és turisztikai vonzereje. A városról kialakult negatív képet a helyiekben a városban élők szegénysége, a gyenge közbiztonság és a tisztaság, rendezettség hiánya erősíti.

1. ábra. Budapest tényezőinek értékelése a budapesti lakosok által (Adatforrás: Rácz–Papp-Váry 2016)

Monica Coronel (2017) Budapest turisztikai imázsát vizsgálta kvalitatív módszerekkel. A kutatása során az Y generációba (1982 és 2002 között születettek) tartozó külföldi turisták benyomásait mérte fel fókuszcsoportos beszélgetések, illetve kollázstechnika segítségével. A 31 megkérdezett öt, egyenként 5-8 fős csoportban válaszolt a kérdésekre a Budapesti tartózkodásuk ideje alatt, közülük 28 válaszoló először járt a városban. Tizenhét résztvevő Európa más országából, öt Dél-Amerikából, három Észak-Amerikából, négy Ázsiából és kettő Ausztráliából érkezett.

A résztvevők minden esetben szépnek találták a várost főként az építészeti remekei miatt, azonban legvonzóbb tulajdonságának a megfizethetőségét és könnyű elérhetőségét jelölték meg. Olyan magas minőségű szolgáltatásokat vehetnek igénybe Budapesten, amelyeket a saját országukban nem engedhetnek meg maguknak. A válaszadók Budapest kettős jellegét írták le, miszerint egyfelől egy pörgős, fiatalos, befogadó város, másfelől történelmi és nyugodt hangulatot áraszt. Budapestet olyan városként jellemezték, ahol jól kombinálódnak a különböző elemek, mint például a természet, az építészet, a történelem és az éjszakai élet.

A kutatásokat összegezve *(2. táblázat)* megállapíthatjuk, hogy a fővárost célzó imázsvizsgálatok szorosan kapcsolódhatnak a város- és szakpolitikai döntések előkészítéséhez. A felmérések főként kérdőíves formában történtek, azonban ezen vizsgálatok mélysége eltérő volt. A legmélyebb „fúrást" Várnai (1993, 1996) végezte, aki kutatásában az ország és a főváros társadalmára is reprezentatív mintákon vizsgálta a város imázsát, továbbá követő vizsgálatot is végzett a változások feltárása érdekében. Kovács és szerzőtársai tanulmányának jelentősége az idegen és a saját imázs egyidejű vizsgálata, bár szűk, és nem reprezentatív mintán dolgoztak, hasznos információkat nyerhettek egy homogén mintáról. A kvalitatív módszerekkel dolgozó Coronel (2017) a város idegen imázsára fókuszált, és mint turisztikai desztinációt vizsgálta Budapestet.

A kutatásokban a város imázselemeiként elsősorban a város külső tulajdonságait emelték ki, mint a szép épített és természeti környezetet, valamint a város fekvését. Ugyanakkor a város imázsát meghatározó elemek között gyakran említették a főváros gazdasági, központi szerepkörét és a turisztikai lehetőségeit. Negatív tényezőkként a város szennyezettségét és a közbiztonságát emelték ki legtöbb esetben, illetve az épületállomány leromlott állapotát. Abban egyhangú eredményre jutottak a kutatások, hogy a vizsgálatban szereplő budapestiek szeretnek a fővárosban lakni, sőt Várnai (1993) kutatásából az is kiderül, hogy szűkebb lakóhelyüket is szeretik. Várnai (1993) tanulmánya arra is rámutatott, hogy Budapesten belül jelentős társadalmi, térhasználati különbségek vannak, amelyek eltérő képhez vezetnek az emberek fejében. Ezért különösen fontos, hogy ne csak a Budapest–vidék, és a hazai–külföldi dimenzióban vizsgáljuk a főváros imázsát, hanem Budapesten belüli területi bontásban is.

2. táblázat. A vizsgált kutatások összefoglalása

Tanulmány címe	***Budapest Imázs – Budapest-képek a mindennapokban***	***Budapest Imázs – Budapest-képek a minden-napokban***	***A poszt-szocialista városok változó imázsa és a városmarketing lehetőségei Budapest és Lipcse példáján***	***A hazai városok imázsa – egy felmérés eredményei***	***Destination branding: brand image of Budapest***
Kutatás célja	Várospolitikai döntések elősegítése	Várospolitikai döntések elősegítése	Budapest–Lipcse összehasonlító városföldrajzi vizsgálata kutatás sorozat része	Szakpolitika elősegítése	Budapest imázsának megismerése az Y generáció látogatói között
Kutatás időpontja	1993	1996	2002	2016	2017
Módszertan	Kérdőív	Kérdőív	Személyes kérdőív	Online kérdőív	Fókuszcsoport, kollázstechnika
Minta	Országos reprezentatív (1. blokk), Budapestre reprezentatív (2. és 3. blokk)	Budapestre reprezentatív	Földrajz szakos hallgatók	Országos reprezentatív	5 db, 5-8 fős csoport (összesen 31 résztvevő)
Kérdések	Három blokk: 1. A város és az ország viszonya 2. A város és a lakosság viszonya 3. A helyiek véleménye várospolitikai kérdésekről	Szelektált kérdések az 1993-as kutatásból	Idegen és saját imázs	Két kérdésblokk: 1. Saját lakóhely 2. 15 magyar város vizsgálata	Fő tématerületek: 1. Külső imázs 2. Szubjektív képek 3. A város egyedisége 4. Motivációk

Összegzés

Tanulmányomban a városi imázs fogalmi keretét, illetve várospolitikai jelentőségét mutattam be. A pozitív városimázs gazdasági és társadalmi előnyökkel jár az adott város számára, így a várospolitikának foglalkoznia kell a megfelelő imázs kialakításával és annak fenntartásával. A tanulmányban összefoglalt öt, Budapest imázsát bemutató kutatás jól példázza egy ilyen jelentős város imázsának komplexitását és a vizsgálatokban rejlő nehézségeket. A kutatások különböző időpontokban és mintán, valamint eltérő módszertannal zajlottak le, így összehasonlíthatóságuk csak részben lehetséges. Azonban jó módszertani alapot nyújtanak a jövő imázsvizsgálataihoz. Bár Budapest jelenlegi képét egy friss adatfelvételen nyugvó vizsgálat tudná igazán jól prezentálni, ezek a korábbi vizsgálatok is bizonyítják, hogy a főváros imázsa nem csak a kellemes környezeten múlik. A mindennapi élet és a város társadalmi, gazdasági szerepköre is jelentős hatást gyakorol rá. Továbbá Piskóti (2002) fogalmához visszanyúlva: az egyén belső, személyes tulajdonságai is hozzájárulnak a kialakult képhez, és ahhoz, hogy mennyire képes szeretni az adott várost, milyen emlékeket, milyen élményeket őriz magában.

Irodalomjegyzék

Berényi I. (1992): Az alkalmazott szociálgeográfia elméleti és módszertani kérdései. *Földrajzi Tanulmányok 22*. Akadémiai Kiadó, Budapest.

Coronel, M. (2017): Destination branding. *Turisztikai és Vidékfejlesztési Tanulmányok* 2(4). 44–64.

Garamhegyi Á., Boros L. (2010): *Bevezetés a településmarketingbe*. JATEPress Kiadó, Szeged.

Gombos S. (2016). *A magyar városok imázsának kulturális szempontú vizsgálata*. In Fehér A., Kiss V. Á., Soós M., Szakály Z. (szerk.): EMOK XXII. Országos konferencia 2016 Tanulmánykötet. 212–224.

Herstein, R. Jaffe, E. D. (2008): The children's city: The transition from a negative to a positive city image. *Place Branding and Public Diplomacy* 4(1). 76–84. http://dx.doi.org/10.1057/palgrave.pb.6000082

Kovács Z., Micheel, M., Udvarhelyi G. (2002) A poszt-szocialista városok változó imázsa és a városmarketing lehetőségei Budapest és Lipcse példáján. *Földrajzi Értesítő* 51(1–2). 113–137.

Kalandides, A. (2011): City marketing for Bogotá: A case study in integrated place branding. *Journal of Place Management and Development* 4(3). 282–291. http://dx.doi.org/10.1108/17538331111176093

Kozma G. (2006): *Terület- és településmarketing* Debreceni Egyetem Kossuth Egyetemi Kiadó, Debrecen.

Laaksonen, P., Laaksonen, M., Borisov, P., Halkoaho, J. (2006): Measuring image of a city: A qualitative approach with case example. *Place Branding and Public Diplomacy* 2(3). 210–219. http://dx.doi.org/10.1057/palgrave.pb.5990058

Mitki, Y., Herstein, R., Jaffe, E. D. (2011): Repositioning destination brands at a time of crisis: Jerusalem. In Morgan, N., Pritchard, A., Pride, R. (eds): *Destination Brands. Managing Place Reputation*. Routledge, London. 335–346. https://doi.org/10.1016/B978-0-08-096930-5.10024-2

Murtagh, B. (2001): City visioning and the turn to community: The case of Derry/Londonderry. *Planning Practice and Research* 16(1). 9–19. http://dx.doi.org/10.1080/02697450120049533

Northover, J. (2010): A brand for Belfast: How can branding a city influence change & quest. *Place Branding and Public Diplomacy* 6(2). 104–111. http://dx.doi.org/10.1057/pb.2010.9

Parkerson, B., Saunders, J. (2005): City branding: Can goods and services branding models be used to brand cities? *Place Branding and Public Diplomacy* 1(3). 242–264. http://dx.doi.org/10.1057/palgrave.pb.5990026

Piskóti I. (2002): *Régió- és Település-marketing*. KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft., Budapest.

Rácz B., Papp-Váry Á. (2016): A hazai városok imázsa: Egy felmérés eredményei. In Jávorka G. (szerk.): *Beszédek könyve polgármestereknek*. Raabe Kiadó, Budapest.

Richards, G., Wilson, J. (2004): The impact of cultural events on city image: Rotterdam, cultural capital of Europe 2001. *Urban Studies* 41(10). 1931–1951. http://dx.doi.org/10.1080/0042098042000256323

Szakál Gy. (1995): Az image, mint a városmarketing eszköze. *Tér és Társadalom* 9(1–2). 25–31.

Tóth J. (1981): A településhálózat és a környezet kölcsönhatásának néhány elméleti és gyakorlati kérdése. *Földrajzi Értesítő* 30(2–3). 267–291.

Trueman, M. M., Cornelius, N., Killingbeck-Widdup, A. J. (2007): Urban corridors and the lost city: Overcoming negative perceptions to reposition city brands. *Journal of Brand Management* 15(1). 20–31. http://dx.doi.org/10.1057/palgrave.bm.2550107

Várnai G. (1993): *Budapest Imázs. Budapest-képek a mindennapokban I.* Budapest Főpolgármesteri Hivatal, Budapest.

Várnai G. (1996): *Budapest Imázs. Budapest-képek a mindennapokban.* Budapest Főpolgármesteri Hivatal, Budapest.

Wang, H., Xiaokaiti, M., Zhou, Y., Yang, Y., Liu, Y., Zhao, R. (2012): Mega-events and city branding: A case study of Shanghai world expo 2010. *Journal of US–China Public Administration* 9(11). 1283–1293.

Budapest mint társadalmi és gazdasági koncentráció

Szabó Pál*

„Magyarországnak is az a fő problémája, hogy Budapestet körülveszi egy ország."
Mérő László (2017)[1]

Bevezetés

A földrajzi tér lényege a heterogenitás, amelynek jellegadó formája a térelemek és kapcsolódó jelenségek területi koncentrációja, illetve ritkulása, hiánya. Társadalmi, gazdasági oldalról ennek legfontosabb megjelenési formái a társadalom és tevékenységének koncentrációjából létrejött, környezetüktől elkülönülő települések. Köztük is azonban különbségek vannak, mind mennyiségi (népesség nagysága, épületállomány, gazdaság, infrastruktúra, szolgáltató egységek sűrűsége stb.), mind minőségi (funkciók kialakulása, közigazgatási jogkörök stb.) oldalról. Egy külön, kiemelt kategóriát jelent a térségi közigazgatási központ szerep, illetve a főváros cím, amely rang gyakorta egyet jelent azzal, hogy bizonyos funkciók, térelemek vagy csak az adott városban lelhetők fel az országban (mert csak egy kell, vagy mert egy alakult ki), vagy itt van a legtöbb belőlük. Utóbbinál a koncentráció mértéke kérdéses, és általános megítélésként nagyobb foka társadalmi szempontból vitatható, akár a térségre jutó terhelés káros jellege, akár az egyenlőtlenségből származó előnyök miatt. Ez szakmai vitákat és esetleg a mérték korlátozására vonatkozó szakpolitikai, politikai lépéseket indokolhat. (Párjaként a ritka sűrűségű terekben a megjelenés, illetve a koncentráció növelése lehet a cél.)

Budapest, mint Magyarország fővárosa, ennek ékes példája, mivel növekedése, majd fejlődése során ellépett szűkebb, majd tágabb környezete (Kárpát-medence) városaitól, ráadásul a trianoni határok miatt az országon belüli ellenpólusait

* Szabó Pál (PhD), Eötvös Loránd Tudományegyetem.
1 Mérő L. (2017): *Emberi matek*. Tericum Kiadó, Budapest. 73.

„elvesztette". Mindez egyet jelentett túlsúlyának, a területi koncentráció nagy mértékének kialakulásával, amit immár évtizedek óta egyfajta problémaként él meg a társadalom nagy része („vízfej az ország testén"). A jelenséget erősíti az a tény, hogy földrajzi szempontból is gyakorlatilag centrumhelyzetben van, ami rendkívül vonzó számos egyedi, vagy fontos funkció esetében. A rendszerváltozás óta eltelt időszak a koncentrációt mintha tovább erősítette volna, így napjaink aktuális területpolitikai kérdése lett a fokozódó túlsúly. Ha azonban vizsgálatunk tárgyává tesszük, akkor felmerülnek a kérdések, hogy miben kisebb, miben nagyobb a koncentráció, melyik milyen irányban változik, és melyik előnyös, melyik nem, illetve melyek esetében lépett fel, vagy léphetne fel a szakpolitika vagy akár a politika. Ebben a tanulmányban ezekre keresünk válaszokat. Hogy ez menynyire lényeges, azt szakmai oldalunkról a 2023-ban érvényben lévő *Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció* (a továbbiakban: OFTK) soraival is felidézhetjük:

> Az ország településhálózatában kimagasló a főváros jelentősége. [...] Alapvető problémának számít, hogy a főváros egyértelmű dominanciáját hazánkban a regionális központok nem tudják ellensúlyozni. [...] A többközpontú térszerkezet megvalósítása érdekében szükséges az ország Budapest központúságának oldása, a gazdasági fejlődést biztosító beruházások területi terítése, a térségi versenyképességet segítő térszerkezet, térségi kapcsolatok kialakítása, erősítése. (*Magyar Közlöny* 2014/1: 87)

Területi szintek, egységek

Első lépésben a területi kiterjedés, határok és jogi státuszok tisztázása merül fel. Budapest és térsége életében az elmúlt 150 év több területi változást hozott. 1873-ban, amikor „Pest és Buda szabad királyi városok egyesültek, kötelékükbe vonva Ó-Buda mezővárost és Szent-Margit szigetet" (Illyefalvi 1930: 11), a főváros a mainál kisebb területen, mintegy 194,44 km^2-en jött létre (ennek 4%-a volt Duna-terület). 1930-ban Budapesthez csatolták Csepeltől az állami kikötő területét, valamint Budakeszitől a város tulajdonában álló erdőterületet[2]. Nagyobb bővítést viszont az jelentett, amikor 1950. január 1-jével, törvényi rendelkezés alapján Budapesthez csatoltak huszonhárom, addig önálló települést, közte hét várost és tizenhat nagyközséget (Siposs 2005). Ezenkívül

2 https://net.jogtar.hu/ezer-ev-torveny?docid=93000018.TV&searchUrl=/ezer-ev-torvenyei%3Fpagenum%3D40 (2022. 07. 21.)

Budapest területéhez csatolták Csömörtől Szabadságtelepet, Nagykovácsitól Adyligetet és Vecséstől a Ferihegyi repülőteret és környékét.[3] Ezzel a város elérte a mai területét, ami jelenleg 525,126 km². (A terület 73,88%-a belterület, 23,97%-a külterület és 2,15%-a zártkert.) Ezzel a mérettel a legnagyobb kiterjedésű hazai település, de nem kirívó, mert egyes alföldi települések (pl. Hódmezővásárhely, Debrecen), jelentős külterületüknek köszönhetően, némileg maradnak csak le a rangsorban. Fontos, hogy ez az ország területének mindössze 0,54%-a, így ekkora az a térrész, ahol a fővárosiak, a magyarországi lakosság közel egyhatoda él.

Magyarország Alaptörvénye rögzíti [F) cikk], hogy: „(1) Magyarország fővárosa Budapest. (2) Magyarország területe fővárosra, megyékre, városokra és községekre tagozódik. A fővárosban és a városokban kerületek alakíthatók." A vizsgált területi egységünk részekre tagolt: 23 kerület alkotja. Az 1873-as egyesítéskor 10 kerület volt, majd egy 1930. évi törvénycikk módosította a kerületi beosztást, és négy új kerület kialakítását döntötte el, XI–XIV. sorszámokkal, amelyek azonban csak több év leforgása alatt alakultak meg. Ezt követően, a korábban leírt 1950-es bővítés után a fővárost 22 kerületre osztották, s ekkor a korábbi kerületek határai is kisebb-nagyobb mértékben megváltoztak. A legutóbbi módosulás 1994-ben történt, amikor az egykori Soroksár területén létrejött a XXIII. kerület, a XX. kerületből való kiválással. A kerületek eltérő területnagyságúak, a belvárosi kerületek (hivatalokkal, bérházakkal stb.) 2–7 négyzetkilométeresek, míg a külvárosiak területe (ipari negyedekkel, lakótelepekkel, kertvárosokkal stb.) a 35–55 négyzetkilométert is eléri. A kerületek súlyát mutatja, hogy például a legnépesebbek a magyarországi nagyvárosok népességrangsorába illenek, hiszen hat kerület lélekszáma több mint 100 ezer fő (legnépesebb a XI. kerület a maga 150 ezer főjével); a legkisebbek 25 és 40 ezer fő között szóródnak. Emiatt a kerületek népsűrűsége is elég szórt, 600 fő/km²-től 25 ezerig terjed. Bár maga a főváros van célkeresztünkben, ezek az adatok rámutatnak e területi egység belső heterogenitására.

A főváros másik fontos területi jellemzője, hogy településcsoport veszi körül, amellyel együtt alkotja az ún. budapesti agglomerációt. Ezekből 1971-ben 43-at jelöltek ki hivatalosan a zónához tartozónak, majd a budapesti agglomeráció területrendezési tervét rögzítő 2005. évi LXIV. törvény adta meg az agglomerációhoz ma is hivatalosan tartozó 81 települést (közte Budapestet). Mindennek teljes területe 2538 km², amelynek a főváros mindössze 20%-át teszi ki, ám az agglomeráció népessége esetében, ami mintegy 2,5 millió fő, az arány 70%, a főváros javára. Összességében pedig ez arra mutat rá, hogy Budapest egy

3 https://magyarkronologia.hu/1950-1959 (Letöltés: 2022. 12. 02.)

nagyobb szerves egység részeként, vagyis az agglomeráció magvaként is lehet vizsgálat tárgya.

Ha közigazgatási oldalról nézzük, akkor az Alaptörvény kimondja, hogy „(1) Magyarországon a helyi közügyek intézése és a helyi közhatalom gyakorlása érdekében helyi önkormányzatok működnek." Budapesten kétszintű önkormányzati rendszer van érvényben: a kerületeknek saját választott képviselőtestületük és polgármesterük van, míg a teljes főváros élén a főpolgármester áll, képviselő-testülete pedig a Fővárosi Közgyűlés. A főváros jogi státusza kettős: a 2011. évi CLXXXIX. törvény (Magyarország helyi önkormányzatairól) szerint: „(3) A fővárosi önkormányzat települési és területi önkormányzat." Ezen túl államigazgatási egységként is létezik, mivel egyrészt az Alaptörvény kimondja, hogy „(3) A Kormány általános hatáskörű területi államigazgatási szerve a fővárosi és megyei kormányhivatal.", másrészt a járások rendszere alapján a főváros 23 kerületében kerületi államigazgatási hivatalok működnek. Azt is fontos kiemelni, hogy a törvény által megállapított agglomeráció Budapesten kívüli településeinek önkormányzatai a fővárossal egyenrangúak. Emiatt (is) fontos az agglomeráció települései életének és fejlesztésének koordinációjára a Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács, amely kétszeri megalakulás és megszűnés után 2022-ben újból felállításra került.

A népesség koncentrációja[4]

Az 1873-as egyesítéskori Budapest lakosságszámát 300 ezer főre becsülik (népszámlálások: 1869: 280,3 ezer; 1880: 370,8 ezer fő; ezzel akkor Európa 16. legnépesebb városa volt), ami az akkori Magyar Királyság népességének mintegy 2,7%-át tette csak ki. Ez 1910-re 4,8%-ra nőtt, mivel az országosnál gyorsabban gyarapodott a fővárosi lélekszám, s ekkor már a 880 ezer főt is elérte. Ennek hátterében a bevándorlás állt (Pikler 1913). A trianoni határok meghúzása után a főváros lélekszáma közel 930 ezer fő volt, ami a mintegy 8 millió főre apadt országának már 11,6%-át tette ki (1920). 1949-ben, a háborús veszteségek után, a főváros bővítése előtt, a közel 1,058 millió fős jelen lévő népességgel ez az arányérték elég hasonló volt (11,5%).

Az 1950-es bővítést követően az arány jelentősen eltolódott (kb. 17,1%), majd a további gyors népességnövekedésnek köszönhetően 1960-ban 1,804 millió fő és 18,1% volt mérhető. 1970-ben, a majd' 100 éves Budapest népessége már

4 A következőkben feldolgozott statisztikai adatok a Központi Statisztikai Hivatal honlapjáról származnak (területi adatok), csak az ettől eltérőket tüntetjük fel külön a szövegben.

1,945 millió fő volt, amely 18,8%-ot tett ki. A népességszámcsúcsokat az ország és Budapest esetében az 1980 népességszámlálás hozta el, és a főváros kerek kétmillió lakosa ekkor 18,7%-ot jelentett. Ezután a budapesti lakosságszám ugyan csökkenni kezdett, de az arány emelkedett a következő években, és az 1990-es népszámláláskor már majdnem minden ötödik magyarországi lakos Budapesten élt (1,935 millió fő; 19,5%). Innentől a népszámlálások viszont aránycsökkenést mutatnak (2001: 17,43%; 2011: 17,36%). 2007 után a lakosság számának csökkenése megállt, ami a nemzetközi bevándorlással, a halandóság javulásával és a hosszabb várható élettartamokkal hozható összefüggésbe. 2020-ban, a KSH adatai alapján, az 1,75 millió fő lakónépesség (amivel a 14. legnépesebb város volt Európában) az ország lakosságának 17,92%-át tette ki. A korábban rögzített terület és a mostani népesség hányadosaként extrém magas népsűrűség áll elő, 3333 fő/km^2.

A 20. század második felében az arányváltozásban megfigyelhető fordulatot az jelentette, hogy míg sokáig a természetes szaporodás, addig 1980 után már a természetes fogyás volt a fővárosra jellemző, amelyet a bevándorlás sem ellensúlyozott, sőt, egyes időszakokban a negatívra forduló vándorlási mérleg csak fokozta a csökkenést. Mindehhez kapcsolódik azonban, hogy Budapesten 2022-ben már közel 88 ezer külföldit regisztráltak, ami az országos érték 43,6%-a volt. (Ez 2015-ben mintegy 67 ezer fő mellett 46%-ot jelentett.) A főváros a külhonból érkezők fő vonzótérsége, és a célokat tekintve mind a végleges letelepedés, mind az átmeneti tartózkodás (keresőtevékenység, tanulás) meghatározó ebben.

Ha kitekintünk Európa országaira, akkor megállapíthatjuk, hogy ez a fővárosi lakosságarány (közel 18%), sőt akár magasabb érték is (20–25%) megfigyelhető: egyrészt egyes, közepes népességnagysággal (7–10 millió fő) bíró országok 1–2 millió fős lélekszámú fővárosai esetében jelenik meg, mint Minszk, Bécs, Szófia, Belgrád, másrészt pedig kisebb népességű országok és fővárosaiknál, mint Zágráb, Vilnius, Szkopje, Tirana, Podgorica, Luxembourg, Valletta. Még jelentősebb ez Riga, Tallinn, Reykjavik és Andorra la Vella esetében, amelyek az ország lakosságának egyharmadát koncentrálják. Természetesen ez némiképp egyoldalú, mivel a főváros és agglomerációja együttesen is figyelembe vehető lenne a koncentrációnál: 2013-ban Budapest lélekszáma (1736 ezer) mellett mintegy 806 ezer fő élt az agglomerációban, azaz közel 2542 ezer fő összesen, ami az akkori hazai népesség esetében 25,7%-os koncentrációt jelentett. Ez már elég jelentős túlsúly, de néhány más ország esetében, mint például egyes előbb említett fővárosoknál, hasonlóan jelen van ez a fajta agglomerációs népességtömörülés. Azaz, a népesség budapesti koncentrációja nem annyira egyedi, nem annyira kiugró érték Európában.

A fővárosi népességkoncentrációval együtt járhat az ellenpólusok hiánya. Magyarország esetében ez karakteres, mivel a fővárost követő nagyvárosok közül Debrecen lélekszáma alig egykilencede, a többi pedig kevesebb mint egytizede Budapest lakosságának. Megállapíthatjuk, hogy Magyarország ezen a téren így egyedi jelenség Európában, mivel a hasonlóan egypólusú országok, az előbb már kiszűrt európaiak közül, valamivel kedvezőbb arányokkal bírnak: Ausztria és Lettország egyheted, Észak-Macedónia egyhatod, és a többi ország esetében pedig egyötödöt, egynegyed, egyharmad arányértéket érnek el a fővárost követő városok lakosságszámai, sőt, Litvánia esetében Kaunas több mint feleakkora mint a főváros.

A fővárosi népesség korlátozására több európai kísérlet ismert. Az ún. „pálca és mézesmadzag" módszer főbb közvetlen elemei: beköltözési korlátozás, tilalom bevezetése, illetve a vidéki letelepedés, kiköltözés támogatása, lakóhelyi alternatíva kínálása. Az első esetében közvetve a fejlesztések, építkezések stb. korlátozása is felléphet. Hamilton (1999) szerint erre, a modern kori nagyvárosok decentralizációjára az első elképzelések 1896-ból származnak, amikor Ebenezer Howard Londonra írt koncepciójában új kertvárosok építését javasolta a növekvő lakosságszám levezetésére. Hasonló elképzeléseket tartalmazott Londonra az Abercrombie-terv, amely 1950-ben valósult meg (nyolc új város).

> Az ilyen, városi növekedést korlátozó politikák, melyek a népességet és a termelő funkciókat – a városok külső mezőgazdasági zónáiban elhelyezkedő – új vagy növekvő bolygó-városokba telepítik, nemcsak a hatalmas metropolisok (mint Párizs, Moszkva) decentralizációjában váltak általánossá, hanem a közepes és kisebb városok tervezésében is, mint pl. Helsinki, Stockholm, Madrid, vagy a hollandiai Randstad. Az 1950-es, 1960-as évek hidegháborús légkörében bizonyos stratégiai színezet is járult mindehhez, s az a meggyőződés táplálta a beavatkozást, hogy a nagyvárosi zsúfoltság növeli a gazdasági és társadalmi költségeket, és hogy ezek a városok infláció-gerjesztőkké válnak. (Hamilton 1999: 34)

Budapest esetében az 1950-es évek végére a bevándorlás erőteljesen megnövekedett, és ez egyre inkább aggasztotta a tervezőket. Elsőként alvó- és bolygóvárosgyűrűt kívántak (moszkvai és londoni tervek mintájára) létrehozni a főváros körül, de ez lényegében megbukott, viszont felmerült az öt legnagyobb vidéki város fejlesztése, amelyet azonban a gyenge területpolitika nem tudott érdemben érvényesíteni (Hegedűs–Tosics 1982a). A városi hatóság a bevándorlások mérséklésének elsődleges eszközét a munkahelyek számának korlátozásában látta, és emiatt 1958-tól közvetlen adminisztratív tilalmakkal is igyekezett csökkenteni

a beköltözéseket: tanácselnöki rendeletek szerint Budapesten állami lakást csak olyan állampolgár kaphatott, aki legalább öt éve lakott vagy dolgozott a fővárosban; ezt később kiterjesztették a magáningatlanokra is. Idővel a bevándorlást korlátozó intézkedések hatása némiképpen érezhetőbbé vált, és ez a budapesti munkahelyek számának csökkenése mellett közvetve az agglomerációs övezet gyors növekedéséhez vezetett (Hegedűs–Tosics 1982b). A főváros lakosságszámának növekedése azonban csak lassult, de nem állt meg, egészen 1980-ig. Később a lakosságszám csökkenése, illetve nagyjából stagnálása miatt ilyen jellegű politikára nem volt szükség. Aktuálisan pedig a fővárosi önkormányzati elképzelés (ld. *Budapest 2030: Hosszú távú városfejlesztési koncepció*) a népesség számának fenntartását célozza meg.

Társadalmi koncentrációk

Ebben az alfejezetben néhány kiemelt társadalmi jellemzőt vizsgálunk, kutatva a fővárosi koncentráció mértékét és esetenként annak alakulását.

Az államigazgatás és a politika főváros-dominanciájú. A parlament és a kormány mellett az összes minisztérium Budapesten működik. Bár még az elmúlt években is voltak tervek a minisztériumok vidékre költöztetésére, mindössze egy kecskeméti államtitkárság valósult meg mindebből. Sőt, az Alkotmánybíróság, amelynek a rendszerváltástól Esztergom volt a hivatalos székhelye, 2012. január 1-jével Budapestre költözött át. Az igazságszolgáltatás legfőbb szervei is budapesti székhelyűek (Kúria, Legfőbb Ügyészség). Ezen túl a Parlamentben 1990 óta önálló frakcióval rendelkező minden párt székhelye Budapest (illetve Budapest volt a feloszlottak esetén). Az egyes országok külképviseletei mind Budapesten találhatók, vidéken ezenkívül egyes országok esetében legfeljebb tiszteletbeli konzul lelhető még fel. Összességében egy budapesti vízfej bontakozik ezen a téren, ami azonban nem kirívó Európában, és az országot immár behálózó modern kommunikációs csatornák révén nem izolált „fellegvárként" működik.

Ennél alacsonyabb, de magas a budapesti koncentráció a vallási központok tekintetében is. Az Országgyűlés által elismert magyarországi egyházak, vallásfelekezetek és vallási közösségek (az ún. bevett egyházak) száma 27, amelyeknek mintegy 75%-a fővárosi székhelyű. (Ami nem: a Magyar Katolikus Egyház székhelye Esztergom, a Magyarországi Román Ortodox Egyházmegyének Gyula, a Hetednapi Adventista Egyháznak Pécel, illetve az Erdélyi Unitárius Egyháznak Kolozsvár, a Szerb Ortodox Egyháznak Belgrád, a Konstantinápolyi Ortodox Egyháznak Isztambul, az Utolsó Napi Szentek Jézus Krisztus Egyházának pedig

Salt Lake City.) Az egyházi székhelyek esetében a tradíció, a hívők koncentrációja a fontos, illetve a helyi vallásgyakorlók szerény aránya miatt pedig egy nemzetközi központ lehet a meghatározó.

Az oktatás kapcsán az első fontos adat, hogy az iskoláskorú budapesti népesség (3–22 éves lakónépesség) országon belüli aránya valamivel kevesebb, mint a lakossági arány: 15,8% a 17,9%-hoz képest (2021), de lassan emelkedik 2006 (13,5%) óta. Ezen belül az általános iskolai tanulók fővárosi aránya, szintén lassan emelkedve, 2021-re mintegy 16,5%-ot ért el, az iskolákban velük dolgozó pedagógusoké, hasonló tendenciát mutatva, 17,5%-ot. A feladatellátási helyek (általános iskolák) budapesti aránya azonban mindössze 11,3%, és érdemben nem is változott két évtized alatt. A középiskolák esetében ugyanezen jelzőszámok magasabbak: a középiskolákban (gimnázium, szakgimnázium, szakközépiskola) tanulók aránya némileg hullámzott ebben az évszázadban, de 2013 óta emelkedett, és 2019-re 23,6%-ot ért el. Ezen a csoporton belül a budapesti gimnáziumokba járók aránya még magasabb, 30% volt a 2021/2022-es tanévben, és lassan nő. A pedagógusoké némi ingadozással 31%-ra állt be ekkorra. A feladatellátási helyek fővárosi aránya pedig a 21. század első éveinek csökkenése után, némi emelkedéssel, 23,3%-ot ért el. Egy minőségi paramétert nézve, a *HVG* 2022-es gimnáziumi rangsorában a legjobb tíz között a budapestiek dominálnak, csak egy debreceni gimnázium jutott ide be. A második tízbe további négy vidéki iskola is bekerült, így a top 20-as lista 75%-a budapesti. Összességében pedig az első ötvenben azonos a budapestiek és a vidékiek száma, a legjobb száznak viszont már csak 40%-a budapesti. Mindezen adatok tükrözik egyrészt, hogy az általános iskolák, kisebb létszámokkal, de sokfelé működnek vidéken, viszont a gimnáziumok már koncentráltabbak, másrészt, hogy a budapesti iskolák „telítettek" (nagy osztályszámok és/vagy -létszámok, több pedagógus), valamint feltételezhető a középiskoláknak a főváros határain túlnyúló vonzáskörzete. Mindent egybevetve a középfokú oktatásban, főként a gimnáziumok terén fedezhetünk fel érdemi fővárosi aránytöbbletet. A kormány által az Európai Unió számára készített köznevelési stratégia (2021–2030) a területi kérdéskörrel általánosan nem foglalkozik, mindössze azt emeli ki Budapest kapcsán, hogy „a budapesti agglomeráció több településén nő a népesség, az emiatt fellépő iskolai kapacitáshiány megelőzésére szükségessé válik ezen a területen a meglévő intézmények bővítése, új iskolák építése" (6). Az OFTK ezzel a kérdéskörrel nem foglalkozik.

Áttérve a felsőoktatásra, a 2021. évben 62 felsőoktatási intézmény működött Magyarországon, és ennek gyakorlatilag a fele volt budapesti székhelyű. A *HVG* több oktatási szempont szerint összeállított egyetemi ranglistáján (2021) az első tíz egyetem között hét volt budapesti. A 2021/22-es tanévben összesen közel

254 ezer felsőfokú alap- és mesterképzésben részt vevő hallgató volt, akiknek 53,4%-a Budapesten tanult. (A nappali képzésben ez 55,8%-ot jelentett.) Húsz évvel korábban ez még csak 38,6% volt, tíz évvel korábban pedig 44,2%. Ismert, hogy a szellemi kapacitás és szakterülettől függően a fizikai infrastruktúra kisebb-nagyobb része fontos telepítőtényező, ami a nagyvárosokba, fővárosokba koncentrálja ezen oktatási formát. Megállapíthatjuk, hogy a felsőoktatásban a fővárosi koncentráció nagy, és egyelőre fokozódik. 2015-ben a kormány publikálta a *Fokozatváltás a felsőoktatásban: Középtávú szakpolitikai stratégia 2016* című anyagot, amely kinyilvánította, hogy „Magyarországon a felsőoktatási intézmények rendszere területi szempontból Budapestcentrikus, amely azonban Magyarország térszerkezetéből fakad, így nem problémaként, hanem adottságként kell kezelni" (19.). Az OFTK viszont úgy fogalmaz, hogy oldani szükséges a felsőoktatás Budapest-központúságát és ennek megfelelően megteremteni a konvergencia régiókban található intézmények célzott fejlesztését.

A kultúra terén az országos, azaz a szélesebb körű lehetőség adott, ám a forgalom mégis fővároscentrikus. 2021-ben az országban fellelhető 689 muzeális intézménynek mindössze 13%-a működött Budapesten (igaz, messze vezeti a településrangsort), ám az intézményekben rendezett kiállítások számának 20%-a és a látogatók 31%-a Budapesthez kötődött. A 20 évvel korábbi állapotokhoz képest csak némi elmozdulás történt, inkább a koncentráció irányába. A nyolc világörökségi helyszínből egy budapesti, de ennek látogatottsága kiemelkedő. A színházak és mozik esetében is magas a koncentráció. Előbbinél az előadások számát nézve a budapesti arány majď 50%, és két évtized alatt pár százalékpontos ingadozásokkal változott csak, míg a látogatók száma esetében a 2000-es években 53–57%-ot, az elmúlt években pedig már 62–66%-ot is kitett a főváros aránya. A mozielőadások megoszlása a színházéhoz hasonló, ám a látogatottsági arány a korábbi 60–64%-ról 50%-ra csökkent le, és az elmúlt években stabilizálódott. A kultúrához kapcsolódva a települési könyvtárak száma esetében viszont elenyésző a főváros aránya, mindössze 1,7% volt 2021-ben, és évről évre, ugyan lassan, de csökken az érték. A kisebb településeken az egyik utolsó meglévő kulturális funkciót jelenti ez, így nem meglepő, hogy 3335 egység üzemelt országszerte 2021-ben. Ugyanakkor a könyvállomány 6,5%-a és a beiratkozott olvasók 23%-a fővárosi volt. A 20 évvel korábbi állapothoz képest az állomány pár százalékponttal csökkent, miközben a használók koncentrációjának aránya majď duplájára nőtt. E jelenségekről, célokról nem lelhető fel érdemi kormányzati anyag, cél. (A 2012-ben elfogadott *A magyar közművelődés szakpolitikai koncepciója* nem foglalkozik érdemben a területiséggel, ahogy az OFTK sem.)

Alacsonyabb koncentráció jellemző a lakossághoz, lakosságszámhoz jobban igazodó jelenségekre. A lakásállományra vonatkozó adatok szerint

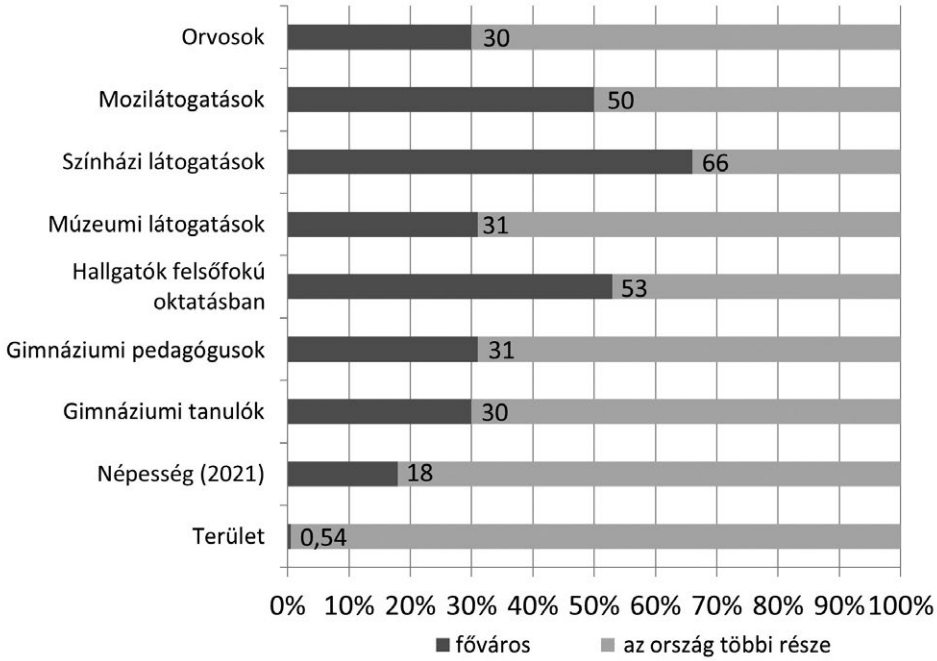
2021-ben Budapesten 973,5 ezer egység volt, amely az országos érték 20,7%-a. Ez az arány 2001 óta (20,2%) alig emelkedett. A 100 lakásra jutó lakosok száma így itt a legalacsonyabb az országban, a megyéket tekintve (182, országos érték 214).

A budapesti kiskereskedelmi üzletek aránya 20,9% volt (2021. 12. hó). Számuk és arányuk évek óta csökkenő tendenciát mutat, azaz az országos értéknél gyorsabb a csökkenése az egységek számának. Ugyanakkor a csökkenés megállítása vidéken, kifejezetten a kis falvakban jelent meg kormányzati célként. (Bár nem területi szempontú korlátozású céllal, hanem országosan léptek életbe az elmúlt időszakban korlátozást vagy tilalmat is előírható kormányrendeletek, előbb a kereskedelmi építmények – üzletek, bevásárlóközpontok – létesítésére, átalakítására és bővítésére, utóbb leginkább új irodaházak és lakóépületek építési engedélyezésére vonatkozóan, ám a nagyobb súly miatt ennek a főváros lett a fő érintettje.) Az OFTK pedig célként tűzi ki a koncentráció mérséklését és az ellátatlan települések számának csökkentését. Ha megnézzük a kiskereskedelmi láncok esetében az összes bruttó forgalom szerinti 12 vezető céget (2021), akkor megállapítható, hogy három (DM, SPAR, Aldi) üzletszámának aránya magas a fővárosban (kb. 30%), háromnak (a három hazainak) pedig – az országosan nagy üzletszám miatt (ezek a falvak kiszolgálói is) – alacsony (2–4%), a többi esetében kb. 10–20% között szóródik az érték.

Az egészségügyi helyzetkép valamivel nagyobb súlyokat mutat, a speciális szakterületek főváros-centrikussága miatt. A működő kórházi ágyak aránya nagyjából 26%, nemigen változott az elmúlt időszakban (miközben 20 év alatt 23,7 ezerről 17,3 ezerre csökkent a számuk a fővárosban). A Budapesten dolgozó orvosok aránya, noha számuk folyamatosan csökkent, egyideje stagnál, 30% körül, de korábban a 37-38%-ot is elérte. A gyógyszertárak koncentrációja már lakosságarányosabb, értéke 17–19% között változott az elmúlt évtizedben. Ha megnézzük, kiderül, hogy a kormányzat koncepciója *(„Egészséges Magyarország 2021–2027": Egészségügyi Ágazati Stratégia)* nem tartalmaz ilyen tárgyú elemzést, illetve célt, eszközt. Az OFTK viszont kiemeli az egészségügyi szolgáltatások egyenlőtlen elérési lehetőségét, illetve általánosan fogalmazza meg, hogy területi prioritás a speciális erőforrásokat igénylő szakterületek centralizált, míg a beteg-közeli ellátások decentralizált fejlesztésének elősegítése.

Végezetül kiemelhetjük, hogy a magyarországi civil szervezetek száma 2019-ben valamivel több mint 53 ezer volt, amelynek mintegy 21%-a volt csak budapesti, de a tagsági létszámban majd' fele ez az arány (OFTK 2014).

Összefoglalva, több fontos társadalmi jelenség esetében Budapest aránya magas, ezeket, szubjektív választás alapján (>30%), kiemeltük az előzőekben leírtak közül, és az *1. ábrá*n szemléltetjük.



1. ábra. Budapest túlsúlya egyes társadalmi jelenségek esetében a 2020-as években (Adatforrás: KSH)

A gazdaság koncentrációja

Budapest gazdasági téren egyeduralkodó település az országban. Egyrészt vannak olyan funkciók, amelyek csak a fővárosban találhatók, működnek, mint például a Magyar Nemzeti Bank, a Budapesti Értéktőzsde. Számos országos gazdasági szervezet, testület központja a fővárosban van, mint a Magyar Államkincstár, Magyar Kereskedelmi és Iparkamara stb. Másrészt több gazdasági mutató tekintetében messze kiemelkedik a főváros. Az értéktermelést nézve Budapest a 2020. évi országos GDP (piaci beszerzési áron) 36,9%-át adta. Ez 2000 óta valamelyest emelkedett (34,2%-ról), de ingadozva (minimum: 33,9%; maximum: 38,8%). A Budapesten foglalkoztatottak száma az elmúlt tíz évben mintegy 115%-ára emelkedett (2021. IV. negyedévben 888 ezer fő), amely így hazánk teljes állományának 19%-a volt, viszont az országos érték emelkedése miatt az arány, szerény ingadozással, alig változott (18–20% között). Ellenben az alkalmazásban állók száma a munkáltató székhelyének elhelyezkedése alapján, a 2021. év átlagában, közel 1,15 millió fő volt, amely az országos érték 36,2%-át tette ki. Ennek hátterében az áll, hogy a nagyvállalatok több telephellyel is rendelkeznek

vidéken, és itt a székhelyhez rendelt értéket mérték, ami jelenség azonban egyfajta függőséget tükröz a fővárostól. A célok oldaláról nézve, jelentősen áthatja mind az ágazati, mind a területpolitikát a munkaerő helyben foglalkoztatása és az elvándorlás mérséklése, ami a fővároscentrikusság enyhítését is szolgálná.

Ha a cégek jelenlétét vizsgáljuk, akkor megállapíthatjuk, hogy 2021. év elején a regisztrált fővárosi vállalkozások (összes) aránya 23%-ot tett ki, és míg a társas vállalkozásoké 40%-ot, addig az önálló vállalkozásoké csak 16%-ot. A külföldi tulajdonban lévő vállalatok budapesti részesedése az országos számból nagyon magas, 2020-ban 64,5% volt, amely a 2010-es 61,6%-ról lassan, ingadozva emelkedett idáig. Ha viszont a magyarországi külföldi közvetlentőke-befektetések (nettótartozás-állomány) értékéből való részesedést mérjük, akkor ez Budapesten 2020-ban 44,8% volt, ami szintén magas, de a 2010-es 63,9%-os értékhez viszonyítva csökkent, tükrözve a vidékre érkező egyre nagyobb külföldi tőkebefektetéseket. 2020-ban a legnagyobb árbevételű 10 magyarországi cég (a *hvg.hu* alapján) közül 5 esetében Budapest volt a székhely. A 100 legértékesebb, 100%-ban magyar kézben lévő vállalkozás esetében (a *forbes.hu* alapján) pedig az első tízben 6 volt budapesti központú (igaz kettő külföldi székhellyel is rendelkezett), a 100 között pedig 38. Ezek mind a gazdasági túlsúlyt tükrözik vissza.

Az ipar kapcsán kiemelhetjük, hogy a megyei székhelyű ipari termelés értékéből a fővárosra 16,7% (2021) jut, ami telephely szerint még alacsonyabb, mindössze 10,4% (2021). A szekunder szektor jelentősége a foglalkoztatásban Budapesten a legalacsonyabb. Ez jól mutatja a főváros gazdaságának tercierizált, szolgáltatói jellegét. Az OFTK az egyetemekhez, kutatóközpontokhoz erősen kötődő vegyiparnál kiemeli Budapest fontos szerepét, illetve megállapítják, hogy Budapest a szolgáltatási beruházások preferált térsége, és a kreatív ipar fő bázisa. Az építő- és építőanyag-iparnál pedig területi prioritás a decentralizáció és a Budapesttel szembeni alternatíva nyújtása. Látványos a megyei székhelyű ipar belföldi és exportértékesítése közötti arányeltérés: előbbi 45,3%, utóbbi 19,5% Budapest esetében.

A Nemzetgazdasági Minisztérium által 2016-ban publikált Irinyi-terv az innovatív iparfejlesztés irányainak meghatározásáról, az *Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció*ra hivatkozva, azt írja, hogy „a többközpontú térszerkezet megvalósítása érdekében szükséges az ország Budapest központúságának oldása, a gazdasági fejlődést biztosító beruházások területi terítése, a térségi versenyképességet segítő térszerkezet, térségi kapcsolatok kialakítása, erősítése" (pl. az ipari parkok, a hálózatosodás támogatása az iparszegény régiókban) (52–53).

A főváros a kutatás fellegvára. A kutató-fejlesztő helyek számában messze az első, így az országon belüli aránya 41,5% (2020), a kutató-fejlesztő helyek állományi K+F-létszáma szerinti arány pedig még magasabb, 54,9%. Az Innovációs

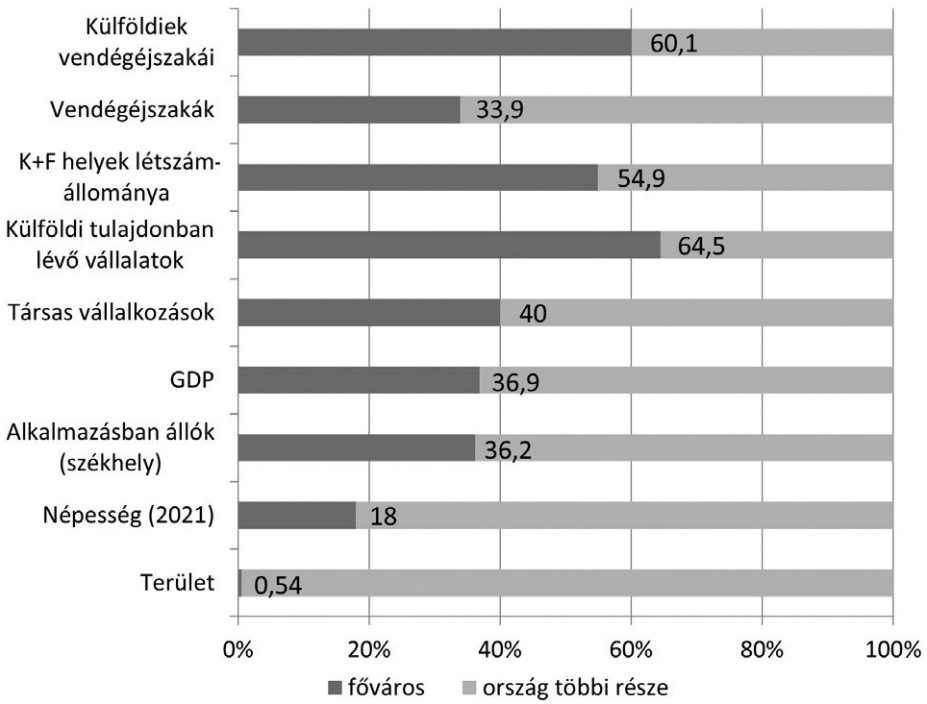
és Technológiai Minisztérium által 2021-ben kiadott *Magyarország kutatási, fejlesztési és innovációs stratégiája 2021–2030* az általunk vizsgált területi különbségekkel nem foglalkozik, kizárólag ágazati gondolkodást tükröz. Az OFTK viszont több formában is érinti a területi kérdést, a területpolitika klasszikus dilemmáját tükrözve: egyrészt „törekedni kell az egyközpontúság oldására, a hazai K+F+I szektor területi diverzifikációjára", másrészt „az innovációs politikának kiemelten kell kezelnie Budapestet és agglomerációját, annak nemzetközi szerepe és országosan kiemelkedő K+F és innovációs potenciálja miatt", azaz „az európai kutatási infrastruktúrához való illeszkedés és a nemzetközi kutatási együttműködésekben történő részvétel országos érdek, amely lehetőleg területileg is diverzifikált, és a fővároson kívül más településeket is bekapcsol" (*Magyar Közlöny* 2014/1: 216).

A turizmus tekintetében ismét csak kiemelt térségről és nagy súlyról beszélhetünk. A pandémia előtti, 2019-es évet nézve láthatjuk, hogy már a vendégéjszakák fővárosi aránya is 33,9% volt, ugyanakkor a külföldiek esetében ez 60,1%-ot ért el. A főváros mindazonáltal sokoldalú turisztikai szempontból, emiatt például a számba vett desztinációk közül a fővárosi fürdők aránya az országos szám 12,6%-a (2021), az állandóan üzemelők esetében 14,6%, a forgalom tekintetében pedig 18,6% jelenik meg (2021), ami a népességarányhoz közeli. A gyógy- és termálfürdőknél viszont Budapest részaránya mindössze 5,8% (14 db), aminek oka, hogy az ország számos más helyén is működnek híres, vonzó gyógyfürdők. A hazai turizmusfejlesztési stratégia *(Magyar Turisztikai Ügynökség: Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030)* a Budapest–vidék viszonylatában kettős célt fogalmaz meg: egyrészt cél a főváros hosszú távú pozicionálása a stratégiailag kiemelt küldőpiacokon, másrészt, hogy a Budapestre érkező turistákat arra inspirálják, hogy tegyenek egynapos kirándulásokat Budapest környékén, valamint akár többnapos utazásokat valamelyik vidéki desztinációban. Az OFTK hasonlóan tekint erre: mind a fővárosi, mind a vidéki turizmust fejleszteni kell.

A főváros kiemelt közlekedési csomópont. Az öt magyarországi nemzetközi repülőtérből egy található itt, de ez az utasforgalom 98%-át bonyolítja le. Az érdemben hajózható, egyetlen nemzetközi víziút, a Duna kettészeli a várost, ám kikötője Csepelen a hazai belvízi kikötői teljes áruforgalomnak csak a 21%-át adta 2021-ben. Viszont ez az egyetlen magyar város, ahol menetrend szerinti, kompjáraton kívüli rendszeres belföldi víziközlekedés működött korábban. Abból a szempontból is egyedi a főváros, hogy csak itt működik fogaskerekű vasút, metrójárat (4 db) és HÉV-járat (5 vonal), valamint a trolijáratok 56%-a itt koncentrálódik. Az összes autópálya kiindulópontjaként sokáig a közúti közlekedés kiemelt csomópontja volt. Ez az elmúlt években valamelyest oldódott kisebb-nagyobb vidéki útszakaszok átadásával. Egyedisége, hogy jelentős részben

autóút-körgyűrű öleli körül (M0). A budapesti személygépkocsi-állomány a népességarányt tükrözte 2020-ban 17,6%-kal; ez 10 éve még 19,2%; 20 éve 23,6% volt, aminek hátterében a fővárosi darabszám szerény változása és a vidéki autóállomány növekedése, felzárkózása áll. A vasúti pályaudvarok és megállóhelyek száma tekintetében is kiemelkedik a főváros a településállományból. Ugyanakkor a közlekedésből eredő zajszennyezésben is az élen jár. A kormányokon átívelő álláspont ezen a téren régóta ismert, legutóbbi megfogalmazásban a *Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiá*ban (2014: 19): Budapestnél a „különleges jelentőségű hálózati szerep kizárólagossága hosszú távon nem fenntartható, mivel a térségi kiegyenlítődés a fenntartható fejlődés legfontosabb alapja". Az OFTK is ezt támasztja alá („Budapest gazdasági és társadalmi súlyából következően az ország térszerkezetét alakító közlekedési hálózat főváros központú jellege továbbra is megmaradt", illetve „a nagytérségi elérhetőség javítása érdekében fontos a transzverzális irányú úthálózat fejlesztése" [205].)

Összefoglalva, a társadalmihoz hasonlóan, több fontos gazdasági jelenség esetében magas a budapesti arány, ezeket, szubjektív választás alapján (>30%), kiemeltük az előzőekben leírtak közül és a *2. ábrá*n szemléltetjük.



2. ábra. Budapest túlsúlya egyes gazdasági jelenségek esetében a 2020-as években (Adatforrás: KSH)

Záró gondolatok

Zárásként elsőként azt emeljük ki, hogy a koncentráció mértéke a maga fizikai valóságában a társadalom műve, de egyúttal a társadalom a megszenvedője is lehet. Ennek hátterében ugyanazon földrajzi tér használatának sokoldalúsága és összetettsége áll. Ha a népesség oldaláról nézzük, már többféle cél, funkció és érdek bontakozik ki a főváros területén. A főváros a helyi lakosság mindennapi életének színtere, egyszerre lakóhely, munkahely, igényeinek (egészségügy, kereskedelem, rekreáció stb.) kiszolgálását biztosító élettér, így számos különböző térigényük van. A szuburbanizációs zóna lakosságának nagy része számára hasonlóan sokoldalú kiszolgáló tér a főváros, a lakóhely és egyes helyi szolgáltatások kivételével. (Ők alapvetően csak használják a fővárost, illetőleg annak infrastruktúráját, amiből eredően konfliktust jelenthet például a helyi adók kérdése, mivel ezek a lakótelepüléseik önkormányzatának kasszájába kerülnek.) A peremvárosok lakóinak viszont speciális igényeik is vannak, mint a főváros jó közlekedési megközelíthetősége (pl. többsávos bevezető utak, P+R terek, elővárosi vasútjárat). A magyar vidék lakosságának az ország fővárosa egyrészt turisztikai célpont (kultúra, szórakozás stb.), másrészt olyan országos hatókörű funkciókat nyújthat számukra, mint felsőoktatási helyszín, egészségügyi, közigazgatási centrum, kereskedelmi központ (egyedi üzletekkel, pl. IKEA), illetve termékeik, szolgáltatásaik felvevőpiaca. (Az online kereskedelem azonban a fizikai térből részben áttolja a virtuálisba a fővárossal kapcsolatos kereskedelmet.) Ezen túl a rokoni, baráti kapcsolatok révén ideiglenes tartózkodási helyként is funkcionálhat. Ezek alapján formálják meg térigényeiket, és formálódnak térségi reakciók. A határon túli, kárpát-medencei magyarság számára erős szimbolikus funkciója van Budapestnek: fizikai vonatkozásban ritkán jelenik meg, leginkább turisztikai, baráti, rokoni látogatási helyszín, esetleg gazdasági kapcsolatok színtere. És végül ott vannak a külföldiek, főleg a turisták, akik számára számos kikapcsolódási lehetőséget nyújt a főváros, de az üzleti célú látogatók is jelen vannak. Számukra szintén megfelelő mennyiségű és funkciójú tér kell. Összességében tehát mindezen, földrajzi lakhely alapján elválasztott társadalmi csoport számára kell a tér, és a számos cél és érdek ütközésbe kerülhet a földrajzi térben, mivel az véges, még ha vertikálisan bővített és bővíthető is (mélygarázsok, emeletes házak stb.). Mindezek miatt a területhasználat, területrendezés és maga a koncentráció kezelése, menedzselése kiemelt feladat a fővárosban.

Másodikként azt kell kiemelnünk, hogy mindennemű koncentrációváltoztatási szándék csak azon tényező ismeretében és annak figyelembevételével lehet célszerű, hogy Budapest makrorégiójában (Kelet-Közép-Európa), sőt Európában és a világban is versenyben áll más nagyvárosokkal. Átgondolatlan korlátozások

ugyanis nemcsak a növekedést, de a fejlődést is visszavethetik, így ágazatonként, tényezőnként kell felmérni, illetve differenciáltan kell, lehet ezeket bevezetni. Ezen gondolatsort és a tanulmányt a bevezetőben már felhozott és a tanulmányban többször idézett OFTK újabb soraival zárhatjuk:

> Budapest gazdasági teljesítménye alapvetően befolyásolja az ország teljesítőképességét, továbbá Budapest fejlődése erőteljesen kihat az ország egészének társadalmi-gazdasági fejlődésére is. […] hosszú távú feladatban jelentkezik […] Budapest makroregionális vezető szerepének erősítése. (*Magyar Közlöny* 2014/1: 88, 94)

Irodalomjegyzék

Hamilton, I. (1999): A regionális politika összefüggései. *Regionális Tudományi Tanulmányok* 4. 33–46.

Hegedüs J., Tosics I. (1982a): Lakásosztályok és lakáspolitika I.: A budapesti lakáspiac irányításának változásai az elmúlt három évtizedben. *Mozgó Világ* 9. 12–21.

Hegedüs J., Tosics I. (1982b): Lakásosztályok és lakáspolitika II.: A budapesti lakáspiac irányításának változásai az elmúlt három évtizedben. *Mozgó Világ* 10. 95–105.

Illyefalvi L. (1930): *Tíz év Budapest székesfőváros életéből a világháború után*. Székesfővárosi Statisztikai Hivatal, Budapest.

Mérő L. (2017): *Emberi matek*. Tericum Kiadó, Budapest.

Pikler J. Gy. (1913): A népesség. In Bárczy I. (szerk.): *A negyven éves Budapest. Értekezések a városi közigazgatás köréből*. A *Városi Szemle* jubiláris száma. 33–144.

Siposs A. (2005): Nagy-Budapest kialakulása: 1950. január 1. *História* 2005(5–6). 45–48.

Internetes források

Emberi Erőforrások Minisztériuma (2020): *Az Európai Unió számára készített köznevelési stratégia 2021–2030*. Emberi Erőforrások Minisztériuma, Budapest. https://2015-2019.kormany.hu/download/d/2e/d1000/K%C3%B6znevel%C3%A9si%20strat%C3%A9gia.pdf (Letöltés: 2022. 11. 22.)

Emberi Erőforrások Minisztériuma (2021): *„Egészséges Magyarország 2021–2027". Egészségügyi Ágazati Stratégia*. Emberi Erőforrások Minisztériuma, Budapest. https://mok.hu/public/media/source/Transzparencia/Allasfoglalasok/Eg%C3%A9szs%C3%A9ges%20Magyarorsz%C3%A1g%202021%E2%88%922027%20Eg%C3%A9szs%C3%A9g%C3%BCgyi%20%C3%81gazati%20Strat%C3%A9gia.pdf (Letöltés: 2022. 11. 22.)

Emberi Erőforrások Minisztériuma (2016): *Fokozatváltás a felsőoktatásban. Középtávú szakpolitikai stratégia 2016. Cselekvési terv 2016–2020*. Emberi Erőforrások Minisztériuma, Budapest. https://2015-2019.kormany.hu/download/c/9c/e0000/Fokozatvaltas_Felsooktatasban_HONLAPRA.PDF (Letöltés: 2022. 11. 23.)

Innovációs és Technológiai Minisztérium (2021): *Magyarország kutatási, fejlesztési és innovációs stratégiája 2021–2030*. ITM, Budapest. https://nkfih.gov.hu/hivatalrol/strategia-alkotas/kutatasi-fejlesztesi-innovacios-strategia (Letöltés: 2022. 11. 22.)

Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (2014): *Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia*. Közlekedési Minisztérium Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, Budapest. https://2015-2019.kormany.hu/download/3/a8/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf (Letöltés: 2022. 11. 23.)

Központi Statisztikai Hivatal (2022); https://www.ksh.hu/teruleti-adatok

Magyar Turisztikai Ügynökség (2021): *Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030. Turizmus 2.0*. MTÜ, Budapest. https://mtu.gov.hu/cikkek/strategia (Letöltés: 2022. 11. 24.)

Nemzeti Erőforrás Minisztérium (2012): *A magyar közművelődés szakpolitikai koncepciója*. NEFMI Kultúráért Felelős Államtitkársága, Budapest. http://andragogiaiszakbizottsag.hahonlapkell.hu/mu_pdfs/mu_32/A_magyar_kozmuvelodes_szakpolitikai_koncepcioja.pdf (Letöltés: 2022. 11. 22.)

Nemzeti Fejlesztés 2030 – 1/2014. (I. 3.) OGY határozat Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról (OFTK). *Magyar Közlöny* 2014/1. 7–298. http://www.kozlonyok.hu/nkonline/mkpdf/hiteles/mk14001.pdf (Letöltés: 2022. 07. 13.)

Nemzetgazdasági Minisztérium (2016): *Irinyi Terv az innovatív iparfejlesztés irányainak meghatározásáról*. NGM, Budapest. https://kszgysz.hu (Letöltés: 2022. 11. 23.)

Budapest és a Visegrádi országok fővárosainak jövőképe

Szabó Tamás*

Bevezetés

Budapest múltjának, vagy éppen lehetséges jövőképeinek számbavétele során magától értetődő szempont a főváros regionális szerepének, a térség nagyvárosaihoz viszonyított helyzetének vizsgálata. Ehhez megfelelő alapot nyújthat a Visegrádi Együttműködésnek/Visegrádi Csoportnak (V4) nevezett formáció, mely Lengyelország, Csehország, Szlovákia és Magyarország 1991 óta tartó regionális együttműködése. A V4-országok fővárosai ugyan versenytársai egymásnak, azonban ezért is érdekes kérdés, hogy milyen elvárásokkal, tervekkel, célokkal tekintenek a jövőbe, milyen fejlesztési irányvonalakat határoznak meg. A kérdés megválaszolása érdekében az egyes fővárosok fejlesztési stratégiáit vesszük alapul. Az elemzés során nem a stratégiai dokumentumokban megfogalmazott célkitűzések tételes felsorolása és összegzése a cél, hanem egy átfogó kép kialakítása arról, hogy a városokat érintő kihívások vagy lehetőségek milyen hangsúllyal szerepelnek az egyes tervekben.

Stratégiai tervek a jövőre vonatkozóan

A városok által saját maguk számára felvázolt jövőképeket, fejlődési és fejlesztési irányvonalakat többféle módon lehet vizsgálni, jelen esetben a hosszú távú városfejlesztési dokumentumok képezik az elemzés alapját. Számos tematikus koncepció (klímastratégia, „okos város” koncepció, mobilitási terv stb.) készült el mindegyik V4-főváros esetében, azonban az összehasonlíthatóság érdekében most az átfogó, hosszú távú dokumentumok vizsgálata a cél. Varsó, Prága, Pozsony és Budapest is rendelkeznek 2030-ig tartó stratégiai tervezettel, melyek

* Szabó Tamás (PhD-hallgató), Eötvös Loránd Tudományegyetem.

tartalmazzák az fővárosok tágabb vízióit, valamint a szűkebben értelmezett stratégiai és operatív céljaikat is.

Az egyes városokhoz kapcsolódó fejlesztési koncepciók az alábbiak (zárójelben a dokumentum megjelenésének éve):

- Varsó: *Strategia #Warszawa2030* (2018)
- Prága: *Strategický plán hl.m. Prahy* (2016)
- Pozsony: *Bratislava 2030* (2022)
- Budapest:
  - *Budapest 2030: Hosszú távú városfejlesztési koncepció* (2013)
  - *Fővárosi Területfejlesztési Program* (2021)

A budapesti kivételével a stratégiai fejlesztési dokumentumok az elmúlt hat évben jelentek meg. Az előzetes tervekkel ellentétben a magyar főváros esetében nem készült el új, végleges és nyilvános, 2030-ig tartó stratégiai tervezet. Annak érdekében, hogy Budapest ne csak egy közel tízéves koncepcióval szerepeljen az összehasonlításban, a 2021-ben kiadott *Fővárosi Területfejlesztési Program* is az elemzés részét képezi. Bár műfaját tekintve van különbség ezen munka és a többi városfejlesztési dokumentum között, azonban a *Program* is rendelkezik a városra vonatkozó átfogó, 2030-ig terjedő jövőképpel, célrendszerrel.

Strategia #Warszawa2030

A lengyel főváros fejlesztési dokumentumának alapjául szolgáló vízió három dimenziót foglal magába: *aktív lakosság*, *barátságos hely*, *nyitott metropolisz*. Terveik szerint a varsói jövőkép megvalósítása a három dimenzió mentén megfogalmazott négy stratégiai cél *(felelős közösség*, *kényelmes hely*, *funkcionális terek*, *kreatív környezet)* elérése által válik lehetővé. A stratégiai célokon belül további tizenhárom operatív célt határoznak meg, melyekhez programokat, azaz a végrehajtást részletező dokumentumokat is létrehoztak. Minden operatív célnak megvan a vezető végrehajtója, aki felelős a program előkészítéséért, a külső és belső partnerek bevonásáért, a végrehajtási program megvalósulásáért, valamint annak nyomon követéséért. Az egyes célokhoz indikátorokat rendeltek alap- és célértékekkel, melyeket a tervek szerint 2030-ig kell elérniük. A stratégia egyedi projekteket már nem határoz meg, abból a megfontolásból, hogy rugalmasabb menedzsmentet, ezáltal az egyes kihívásokra adható hatékonyabb válaszokat tegyen lehetővé.

Strategický plán hl.m. Prahy

Az aktuális prágai fejlesztési dokumentumot 2016-ban hagyták jóvá, alapja e koncepciónak is a vízió, kiegészítve adott prioritásokkal. A részletes fejlesztési terv meghatározásához, valamint a végrehajtás megtervezéséhez többszintű

hierarchikus struktúrát alakítottak ki. A teljes stratégiát öt „könyvre" osztották: a bevezető könyvet három – az irányelvek mentén íródott – rész követi, majd függelékek zárják a sort, szintén különálló könyvben. Az irányelveket tartalmazó három kötet a következő: *Összetartó és egészséges metropolisz*, *Virágzó és kreatív metropolisz*, valamint *Koncepcionálisan tervezett metropolisz*. A könyvek a stratégiai célkitűzések mentén fejezetekre oszlanak, a fejezeteken belül pedig az egyes célkitűzésekhez fő- és almutatókat határoztak meg.

Bratislava 2030

A pozsonyi stratégiai terv felépítése valamelyest eltér az előzőektől: alapvetően három tematikus fejezetre épül, melyek Pozsonyt mint gondoskodó, elérhető és rugalmas várost kívánják aposztrofálni. A három fő fejezet alfejezetekre oszlik, ezek fejtik ki a stratégiai célkitűzéseket. Az alfejezeteken belül tematikus szakaszok találhatók, melyek a kapcsolódó jövőképet, a konkrét célkitűzéseket, háttérinformációkat, a tervezett projekteket, valamint a választott mutatókat tartalmazzák. Az egyes indikátorokhoz a kiinduló értékek mellett célértékeket is meghatároztak, melyeket 2030-ig kell teljesíteni.

Budapest 2030: Hosszú távú városfejlesztési koncepció

A 2013-ban elfogadott *Hosszú távú városfejlesztési koncepció* meghatározza Budapest számára az elérni kívánt jövőképet, amit egy ötszintű célrendszer követ. Első körben a fővárosra váró új kihívásokat veszi számba, majd a szemléleti alapvetéseket, a horizontális célokat *(élhetőség, fenntarthatóság, esélyegyenlőség)* fekteti le. A stratégiai dokumentum a három szemléleti alapvetésen túl négy átfogó célt fogalmaz meg: *Budapest az európai városhálózat erős tagja*; *érték- és tudásalapú, fenntartható gazdaság*; *harmonikus, sokszínű városi környezet*; *javuló életminőség, harmonikus együttélés*. Ezek együttesének figyelembevételével összesen 17 célt határoz meg a városfejlesztési koncepció. A célokat nem egy-egy átfogó cél alá sorolták be, azok különböző mértékben kapcsolódnak mind a négy átfogó célhoz.

Fővárosi Területfejlesztési Program

A 2021-ben megjelent program tervezési alapjai között szerepel a 2013-as városfejlesztési koncepció, azonban a készítők kiemelik, hogy például a klímaváltozás tekintetében „radikálisabb, gyorsabb és mélyebbre ható cselekvés" szükséges. A dokumentum megfogalmazza a Budapest számára elérni kívánt jövőképet, valamint az *élhető Budapestet mindenkinek* átfogó célkitűzést is. Ezen kívül három stratégiai célt is meghatároz, ezek a *nyitott Budapest*, a *zöld Budapest*, valamint az *esélyteremtő Budapest*. A célok elérése érdekében a készítők öt prioritást fektettek le, melyek további 19 intézkedést tartalmaznak A *Program*ban

rögzítettek horizontális célokat és elveket is, melyek a 2019-es *Smart Budapest Okos Város Keretstratégiá*ból származnak, és a dokumentum szerint az összes célszint, prioritás és intézkedés esetében alkalmazni kell őket.

Ahogy látható, az egyes dokumentumok eltérő struktúrával rendelkeznek, a jelenlegi elemzés keretei nem teszik lehetővé a legkisebb szintekre – például a különböző indikátorokra, valamint azok célértékeire – is kiterjedő elemzést, ezért elsősorban a célkitűzések mentén történik összehasonlítás. Az összevetés alapját az *Urban Data Platform Plus* elemzése adja; a *Platform* az Európai Bizottság Közös Kutatóközpontjának *(Joint Research Centre)*, valamint a Bizottság Regionális és Várospolitikai Főigazgatóságának *(Directorate-General for EU Regional and Urban Policy)* közös kezdeményezése. Az *Urban Data Platform Plus* szerzői *A városok jövője (The Future of Cities)* című elemzésükben a jövőt alakító mozgatórugókat igyekeznek azonosítani. Ezt egyrészt azokon a kulcsfontosságú kihívásokon keresztül teszik, melyekkel a városoknak meg kell küzdeniük, másrészt azon lehetőségek és perspektívák mentén, melyeket kihasználhatnak a kívánt jövőképek proaktív eléréséhez.

Ezeket a kihívásokat és lehetőségeket alapul véve a Visegrádi Csoport fővárosainak jövőképe, valamint azok céljai is vizsgálhatók. *A városok jövője* tanulmányban összesen nyolc, a nagyvárosokat leginkább terhelő kihívást, valamint hat kiaknázható területet azonosítottak. A jelenlegi összehasonlítás során a fővárosok stratégiai dokumentumainak célkitűzései között a különböző kihívások és perspektívák megléte, illetve azok hangsúlyossága a kérdés. Mivel az *Urban Data Platform Plus* elemzésében a kihívások és a lehetőségek külön csoportosítva jelennek meg, így elemzésünkben is ezt a felosztást követjük. A stratégiák célkitűzései között az egyes területek fontosságának összevetése egy négyfokú skála segítségével történik:

- *nem szerepel*: az adott dokumentumban nem szerepel a témakör a célkitűzések között;
- *kevésbé fontos*: megjelenik a kérdéskör, azonban nem feltétlenül külön célkitűzésként, hanem valamely célkitűzés részterületeként;
- *fontos*: külön célkitűzés az adott kihívás megoldása vagy az adott lehetőség kiaknázása;
- *kiemelten fontos*: több célkitűzés is érinti a területet, esetleg a dokumentum magasabb tervezési szintjén is szerepet kap.

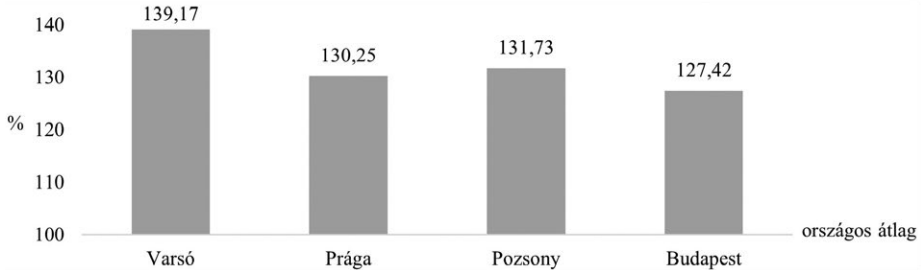
Az elemzés során felmerül a kérdés, hogy az egyes fővárosok aktuális helyzetének milyen különbségei vagy hasonlóságai indokolják a kihívások és perspektívák eltérő súlyát a fejlesztési dokumentumokban. A válasz megadása érdekében a témakörökhöz – amennyiben ez lehetséges és releváns – egy-egy mutatót társítunk. Természetesen az érintett területek összetettebbek annál, hogy egy szimpla

mutató segítségével le lehessen írni azokat, de támpontot nyújthatnak arra vonatkozóan, hogy megismerjük a fővárosok helyzetét az adott kihívás vagy perspektíva tekintetében. Vannak olyan témakörök, melyekhez nehéz mutatót társítani, viszont minden város esetében fontosak lehetnek (pl. a polgárok bevonása a város életének alakításába).

Kihívások

Az *Urban Data Platform Plus* elemzése szerint a kihívások közé a megfizethető lakhatás, a mobilitás, a megfelelő és fenntartható városi szolgáltatások, az öregedő társadalom, a városi egészség, a társadalmi szegregáció, az ökológiai lábnyom, valamint a klímaváltozás elleni fellépés tartoznak.

Az elemzés alapján a *megfizethető lakhatás* kérdésköre azért jelent fokozódó problémát, mert Európa keresettebb városaiban az elmúlt években meredeken emelkedtek az ingatlanárak. A helyzetet fokozza, hogy a keresetek növekedése elmaradt az árak fellendülésétől, ez a két folyamat pedig végső soron lakhatási nehézségekhez vezethet. Az egyes nagyvárosokban – kiváltképp igaz ez a fővárosokra – még erőteljesebben növekvő lakásárak jellemzők. 2021-ben a visegrádi fővárosok esetében 30-40%-kal haladta meg a négyzetméterár az adott országra jellemző átlagot *(1. ábra)*.

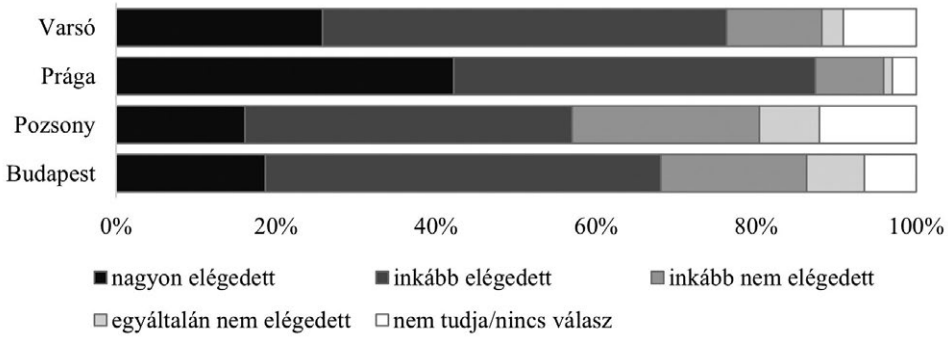


1. ábra. A fővárosi új ingatlanok ára (EUR/m²) összehasonlítva az adott ország átlagával (100%), 2021. (Adatok forrása: Deloitte 2022)

A probléma aktualitását jelzi, hogy az öt vizsgált dokumentumból három esetében *kiemelten fontos*, míg a varsói és a korábbi fővárosi koncepciók szerint *fontos* területként jelenik meg a megfizethető lakhatás. Mindegyik fejlesztési, tervezési dokumentumban a célok között szerepel a kérdéskör: például Prága és Pozsony egyik célkitűzése szó szerint is a *megfizethető lakhatás*.

A városi *mobilitáshoz* kapcsolódó nehézségek között egyebek mellett megemlítik a környezetszennyezést, a zsúfoltságot és a hosszú ingázási időt. Ezekre a problémákra válaszul az infrastrukturális fejlesztéseket, a megosztáson alapuló

közlekedési módok népszerűsítését, a tömegközlekedés hatékonyságának növelését, valamint a jogi és egyéb szabályozási támogatás fontosságát javasolják. A V4-ek fővárosi stratégiai dokumentumai pedig reflektálnak a felvetett kérdésekre, egyértelműen ez az a témakör, mely a kihívásokkal terhelt területek közül a legnagyobb hangsúlyt kapta az öt vizsgált koncepció alapján. A terület kiemelt szerepe nem véletlen, hiszen a városi tömegközlekedés minősége és a mobilitáshoz kapcsolódó infrastruktúra fejlettsége valamilyen formában minden ott élőt érintő tényezők. A fejlesztési dokumentumok szerint – a pozsonyi kivételével – minden esetben a *kiemelten fontos* kategóriába sorolható a mobilitás, de a szlovák főváros 2030-ig szóló terveiben is *fontos*nak mondható szerepe van. Az Eurostat 2019-es felmérése alapján azonban éppen a pozsonyi lakosság a legkevésbé elégedett a közösségi közlekedés állapotával *(2. ábra)*: az akkori eredmények szerint a városban élők 57%-a „nagyon elégedett", vagy „inkább elégedett" a tömegközlekedési lehetőségekkel. A legjobban teljesítő Prága tekintetében ugyanezen érték 87,4%.

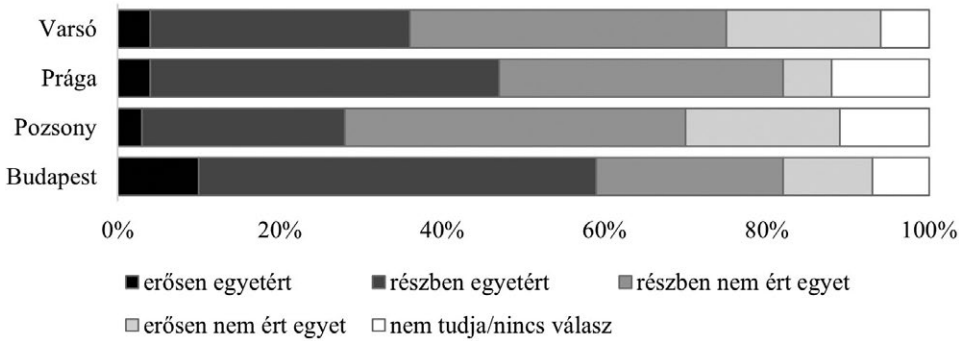


2. ábra. A közösségi közlekedés minőségével való elégedettség, 2019. (Adatok forrása: Eurostat)

Ugyan a pozsonyi fejlesztési koncepcióban is megtalálható a *biztonságos és fenntartható városi mobilitás* a célok között, azonban a többi város vonatkozó terveiben jellemzően több egyéb célkitűzés is kapcsolódik a mobilitáshoz, legyen szó a környezetterhelés csökkentéséről (pl. kibocsátáscsökkentés), a szemléletformálásról, a területi összekapcsoltság és átjárhatóság fokozásáról, vagy az elektromobilitásról.

A különböző városi *szolgáltatások* nyújtása kapcsán fontos szempontok, hogy azoknak fenntarthatónak, hatékonynak, minél inkább az egyénekre szabhatónak, összehangolhatónak, és adatvezéreltnek kell lenniük. Ezeket a kritériumokat az *Urban Data Platform Plus* elemzésének szerzői szerint egyebek mellett kompakt városfejlesztéssel, integrált területhasználattal, vagy szolgáltatáskönnyítő technológiák bevonásával lehet elérni.

Az Eurostat 2015-ös felmérése azt vizsgálta, hogy a lakosok mennyire elégedettek a városok által nyújtott adminisztratív szolgáltatásokkal *(3. ábra)*. A legjobb eredményt Budapest érte el, itt a válaszadók közel 60%-a úgy nyilatkozott, hogy erősen vagy részben egyetért azzal az állítással, miszerint hatékony segítségnyújtásban részesül a városi adminisztrációs szolgáltatások igénybevételekor. A legkedvezőtlenebb helyzet Pozsony esetében mutatkozott, itt a válaszadók kevesebb mint harmada nyilatkozott elismerően.

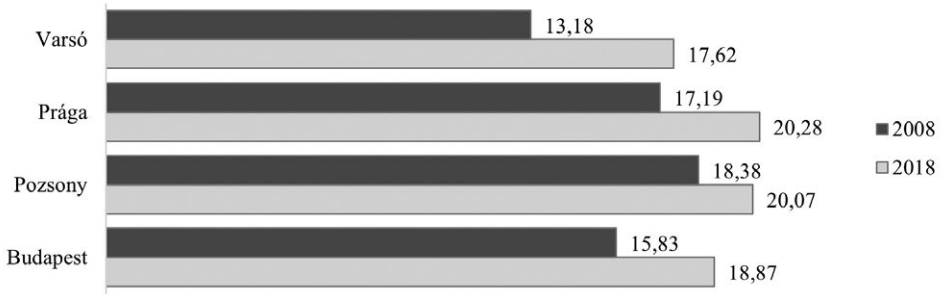


3. ábra. Válaszok aránya az alábbi állításra: „Ha a város közigazgatási szolgálatait veszi igénybe, akkor hatékonyan segítenek Önnek.", 2015. (Adatok forrása: Eurostat)

A fenntartható és hatékony szolgáltatások nyújtása hangsúlyos területnek mondható a városfejlesztési stratégiákban, bár mérsékeltebben jelenik meg, mint a mobilitás problémája. A felmérésben legrosszabbul teljesítő pozsonyi dokumentumban, valamint a budapesti *Fővárosi Területfejlesztési Program*ban *kiemelten fontos*nak, a három másik tervezetben *fontos*nak nevezhető a célok között a megfelelő városi szolgáltatások szerepe. Pozsony fejlesztési koncepciójában *modern és hatékony város* címmel található stratégiai célkitűzés, mely olyan további célokat fed le, mint a *stratégiai irányítás*, *a digitalizációs folyamatokat magabiztosan kezelő város*, vagy *a jövő kihívásaira megfelelően felkészült műszaki infrastruktúra*. A *Fővárosi Területfejlesztési Program* egyik prioritása a *versenyképes, okos gazdaság és szolgáltató önkormányzatok*, az ehhez a prioritáshoz megfogalmazott intézkedések *(fenntartható turizmus*, *digitális átállás*, *nyílt innováció a városi szolgáltatások fejlesztésében)* reflektálnak a fenntartható és hatékony szolgáltatásokban rejlő kihívásokra. De egyéb, nem ehhez a prioritáshoz kapcsolódó intézkedések is a problémakörhöz társíthatók, ilyen például a *lokális szolgáltatások igényekre alapozott minőségi fejlesztése*.

Az *elöregedő társadalmak* problémája a nagyvárosokban is megjelenik, az idősebb korcsoportok a V4-országok fővárosaiban is egyre növekvő aránnyal bírnak *(4. ábra)*. Tíz év alatt, a 2008 és 2018 közötti időszakban mind a négy

fővárosban nőtt a 64 év felettiek részesedése a teljes lakosságból. A legnagyobb ütemű növekedés Varsó, a legmérsékeltebb pedig Pozsony esetében volt jellemző.



4. ábra. A 64 év feletti lakosság aránya a Visegrádi Csoport fővárosaiban, 2008–2018 (%). (Adatok forrása: Eurostat)

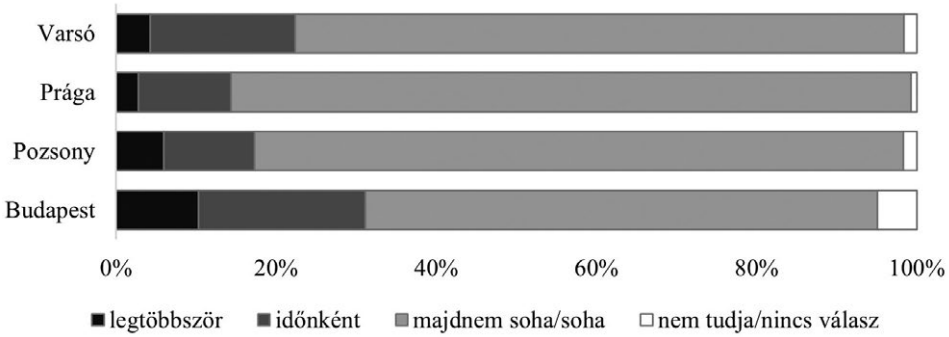
A városok jövője elemzés szerzői azzal számolnak, hogy az egyre idősödő lakosság különösen nagy terhet jelent majd azokban a városokban, ahol jelentősebb lesz a népességcsökkenés. Általánosságban elmondható, hogy az egészségügy, a mobilitás, a lakhatás, és kiemelten a szociálpolitika esetében is fejlesztésekre van szükség a megfelelő körülmények biztosítása érdekében. Bár az öregedő társadalom kérdésköre láthatóan mind a négy várost érinti, és ugyan mindegyik fejlesztési dokumentumban meg is jelenik, a kihívások közül összességében mégis ez a terület a legkevésbé hangsúlyos: Prága kivételével minden más esetben *kevésbé fontos*nak mondható. A cseh főváros egyik célkitűzése az *aktív és méltóságteljes öregedés*, melynek lényege, hogy koncepciózus és koherens szakpolitikát alakítsanak ki az egyre növekvő arányú idős lakosság számára.

A városok *egészségügyi* szolgáltatásai, illetve a városi lakosság egészségügyi ellátása számos kihívást rejt magában, elég csak a magas népsűrűségre gondolni, mely elősegíti a fertőző betegségek terjedését. Emellett olyan területekre kell különös hangsúlyt fektetni, mint az elhízás, az öregedés, a városlakók mentális egészsége. A városi egészség tárgyköre hasonló fontossággal jelenik meg a célkitűzések között, mint a fenntartható, megfelelő városi szolgáltatások. Legkevésbé a varsói tervekben kap szerepet ez a terület, míg a prágai, valamint a *Budapest 2030* dokumentumban *kiemelten fontos*nak mondható az egészségügy kérdésköre. Prága esetében külön stratégiai célkitűzést kapott az egészségügy, azon belül a hozzáférhető, minőségi és hatékony egészségügyi szolgáltatási rendszer előmozdítása, az egészséges életmód népszerűsítése, valamint az egészségvédelemhez való hozzájárulás. Ezek mellett önálló célkitűzés *a fogyatékkal élők integrációja*, *a városi életminőség javítása*, vagy a *szabadtéri tevékenységek ösztönzése* is. A *Budapest 2030: Hosszú távú városfejlesztési koncepció*ban több célkitűzésben foglaltak is kapcsolódnak a városi egészségügyi szolgáltatásokhoz,

például az *egészséges környezeti feltételek* vagy a *kiegyensúlyozott humán szolgáltatások* célok esetében is beszélhetünk erről.

Az *Urban Data Platform Plus* elemzése alapján az európai városokban növekszik a *társadalmi polarizáció*, melyet elsősorban befogadó, méltányos és helyalapú szakpolitikai intézkedésekkel lehet kezelni. A társadalmi szegregáció kérdésköre az első téma, melynél előfordul olyan dokumentum (Pozsony), ahol nem szerepel a célkitűzések között az adott kihívás. Ettől függetlenül a szegregáció a szlovák fővárosban is problémát jelent: az *UPLIFT*[2] 2022-es, Pozsonyról szóló riportja alapján a város több, esetenként rejtett belső társadalmi egyenlőtlenségtől szenved. Ezeket a törésvonalakat a közpolitikák gyakran figyelmen kívül hagyják. Pozsonyban is vannak kisebb szegregált, társadalmi kirekesztéssel küzdő városrészek (pl. Kopčany Petržalke). A riport szerint azonban a városvezetés ezeket a területi szegregátumokat nem ismeri el, ez a tény pedig akadályozza a kihívások kezelését. Emellett finanszírozási problémák is adódnak, hiszen a fővárosi régió kevesebb uniós támogatásra jogosult, ezért a szegregációval érintett területek rehabilitációjától megvonták a finanszírozást (UPLIFT 2022).

A társadalmi polarizációs és szegregációs folyamatok egyik fő mozgatórugójához, a szegénységhez kapcsolódik az Eurostat azon 2019-es felmérése is, mely arra kereste a választ, hogy a városok lakóinak nehézséget okoz-e számláik kifizetése *(5. ábra)*. Az eredmények alapján a budapesti lakosságban jelenik meg legnagyobb arányban a probléma (a válaszadók több mint 30%-a mondta azt, hogy legtöbbször vagy időnként gondot okoz számláik kiegyenlítése). Pozsonyban, melynek stratégiai dokumentumában nem jelenik meg külön célként a szegregáció, 17% volt ez az érték.



5. ábra. Válaszok aránya „Az elmúlt 12 hónap során jelentett-e nehézséget kifizetni a számláit a hónap végén?" kérdésre, 2019. (Adatok forrása: Eurostat)

2 Az UPLIFT *(Urban PoLicy Innovation to address inequality with and for Future generaTions)* projekt az EU *Horizont 2020* programjának finanszírozásával valósult meg, célja a városi egyenlőtlenségek feltérképezése, a problémák leküzdésének szakpolitikai támogatása.

Ha a többi fejlesztési dokumentumot tekintjük, akkor a szegregáció a prágai és varsói koncepciókban *kevésbé fontos* területként jelenik meg. A leghangsúlyosabb szereppel a budapesti tervekben bír, mindkét dokumentumban *fontos*nak mondható, ami illeszkedik a fenti felmérés eredményeihez. A *Budapest 2030* terv céljai között szerepel a *befogadó, támogató és aktív társadalom*, mely kiterjed a kedvező demográfiai és migrációs folyamatok támogatására, valamint az eltérő társadalmi helyzetben lévő csoportok együttélésének erősítésére is.

A fennmaradó két kihívás – az *ökológiai lábnyom*, valamint a *klímaintézkedések* – fokozottan összefüggenek, valamelyest van is átfedés a vizsgált dokumentumokban ezen területek között, viszont *A városok jövője* elemzés külön említi őket, így jelen összehasonlításban is két tématerületként történik az összevetés. A lakosság víz-, energia- és élelmiszerellátásának biztosítása jelentős környezetterheléssel jár a városban és annak közigazgatási határain túl is. Vannak azonban olyan eszközök, melyek segítségével csökkenthető a városok ökológiai lábnyoma, ezek közé tartoznak például: a hulladékcsökkentés, a hulladékkezelés átalakítása, a tömegközlekedés használatának növelése vagy a megújuló energiaforrások alkalmazása. Az ökológiai lábnyom mérséklése mindegyik főváros stratégiai dokumentumában helyet kapott, azonban sehol nem *kiemelten fontos*. Legnagyobb hangsúllyal a pozsonyi stratégiai dokumentumban és a *Fővárosi Területfejlesztési Program*ban jelenik meg: előbbi esetében például *a környezet és az ökoszisztéma-szolgáltatások védelme* célkitűzés révén, utóbbinál pedig az *alacsony kibocsátású városi mobilitás* prioritáson keresztül.

A másik környezeti aspektust magában foglaló terület a *klímaintézkedések*, mely jelenti egyrészt a klímaváltozás elleni fellépést, másrészt az esetlegesen bekövetkező kedvezőtlen eseményekre való felkészülést is. A városok jelentős mértékben hozzájárulnak a klímaváltozás fokozásához, ugyanakkor különösen érzékenyek is annak negatív hatásaira. Ezek a jellemzők mindenképpen cselekvésre kell, hogy ösztönözzék a nagyvárosokat. Ha a fejlesztési dokumentumokat tekintjük, akkor a legnagyobb ellentmondások e terület esetében figyelhetők meg: míg az ökológiai lábnyom csökkentésére való törekvések minden dokumentumban jelen voltak, addig a klímaváltozás elleni fellépés Varsó és Prága terveiben *nem szerepel*. Ezzel ellentétben a pozsonyi, valamint a két budapesti koncepcióban *kiemelten fontos* területként jelenik meg. A pozsonyi dokumentum egyik stratégiai célkitűzése *az éghajlatváltozásra felkészült város*, mely két további célkitűzésre válik: egyrészt *az éghajlatváltozással szembeni ellenállóképesség fokozása*, másrészt *az erőforrások felhasználásának és hasznosításának fenntartható megközelítése*. A *Budapest 2030* terv szintén rendelkezik külön ide vonatkozó célkitűzéssel, ez a *klímavédelem és hatékony energiafelhasználás*, de egyéb céloknál is megjelenik a környezetbarát megközelítés. A *Fővárosi Területfejlesztési Program*ban pedig egyértelműen a leghangsúlyosabb kérdéskör

mind közül, a dokumentumban megfogalmazott prioritások és intézkedések több esetben is közvetlenül kapcsolódnak a klímaváltozás problémájához (például a második prioritás *a klímaváltozáshoz való alkalmazkodás*).

Fontos megjegyezni, hogy bár a hosszú távú fejlesztési dokumentumok nem mindegyikében szerepel a klímaváltozás kérdése, ez korántsem jelenti azt, hogy a városok ne tekintenék prioritásnak a klímaváltozás elleni fellépést. Ezt bizonyítja az a tény is, hogy Prága, Varsó és Budapest is rendelkeznek csak a klímaváltozással foglalkozó hosszú távú, 2030-is szóló stratégiai tervekkel.[3] Ennek értelmében elmondható, hogy mind a négy főváros kiemelt prioritásként tekint az ökológiai terhelés mérséklésére, illetve a klímaváltozás elleni fellépésre. Prága és Varsó külön koncepciókban, Pozsony a 2030-ig szóló stratégiai dokumentumban, Budapest pedig az átfogó fejlesztési tervek mellett külön stratégiában is foglalkozik ezekkel a kihívásokkal.

	Varsó	**Prága**	**Pozsony**	**Budapest 2030**	**Fővárosi TP**
Megfizethető lakhatás					
Mobilitás					
Megfelelő szolgáltatások					
Öregedő társadalom					
Városi egészség					
Társadalmi szegregáció					
Ökológiai lábnyom					
Klímaintézkedések					

6. ábra. Az egyes kihívások fontossága az adott fejlesztési dokumentumokban:
nem szerepel ☐ kevésbé fontos ☐ fontos ■ kiemelten fontos ■

A fentiek alapján általánosságban elmondható, hogy a stratégiai fejlesztési dokumentumokban eltérő hangsúllyal szerepelnek az egyes kihívások, a különbözőség azonban elsősorban nem az egyes városok, hanem a témák mentén érhető tetten *(6. ábra)*. Egyértelműen a mobilitás kérdésköre a leghangsúlyosabb az öt dokumentum alapján, de hasonlóan fontos a megfizethető lakhatás kérdése is, ezeket a megfelelő szolgáltatások és a városi egészség követik. Összességében az öregedő társadalom kérdésköre jelenik meg legkevésbé. Az ökológiai lábnyom és a klímaintézkedések témakörök pedig változatos intenzitással szerepelnek. Ha azonban számításba vesszük az egyéb tematikus stratégiákat is, akkor az utóbbi két téma fontos szerepe egyértelmű.

Ha a dokumentumok felől tekintjük a kérdést, akkor legkevésbé a varsói fejlesztési stratégia reflektál az *Urban Data Platform Plus* elemzésében

3 Varsó: *The Climate Change Adaptation Strategy for the City of Warsaw by 2030 with the Prospects until 2050*; Prága: *Prague Climate Plan 2030*; Budapest: *Budapesti klímastratégia és fenntartható energia- és klíma akcióterv 2030.*

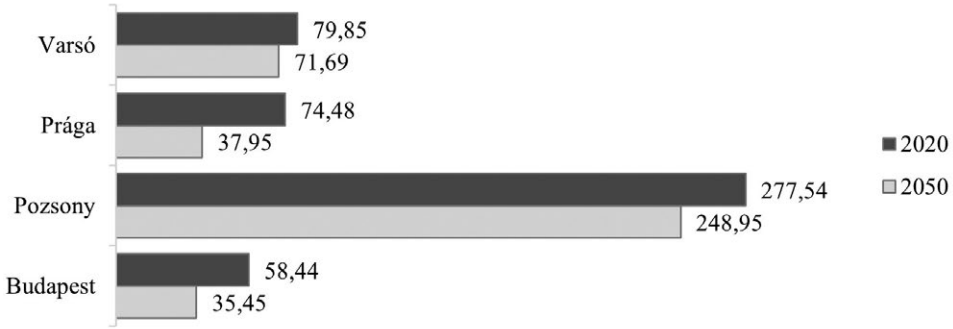
megfogalmazott kihívásokra, míg a legtöbb átfedés a 2021-es budapesti *Fővárosi Területfejlesztési Program*ban megfogalmazottakkal van.

Perspektívák, lehetőségek

A városok jövője elemzés a kihívásokon kívül olyan beavatkozási területeket is definiál, melyek perspektívákat, kiaknázandó lehetőségeket jelenthetnek a városoknak. A szerzők az alábbiak szerint fogalmazták meg ezeket: *tér és város; technológia és város; a városok, mint innovációs központok; polgárok városa; városkormányzás;* valamint *reziliens város.*

A *tér és város* témakör elsősorban a közterületekre vonatkozik: a jól megszervezett köz- és zöldterületek számos előnnyel járhatnak a települések számára, legyen szó a levegő minőségének javításáról, a mikroklíma szabályozásáról, társadalmi integrációról vagy a közegészségügy fokozásáról.

A tárgykör egyik legfontosabb eleme a városokban elérhető zöldterületek kiterjedése és ezek minősége. Ehhez kapcsolódik az *Urban Data Platform Plus* által vizsgált „egy főre jutó zöld infrastruktúra" mutató is, mely a megfelelő minőségű zöldterületek és az egyéb kapcsolódó környezeti elemek által alkotott hálózatot méri *(7. ábra).* Az elérhető adatok szerint a négy főváros közül Pozsony rendelkezik a legkedvezőbb értékkel. A szlovák fővárosban több mint háromszor akkora zöld infrastruktúra jut egy lakosra, mint a másik három városban. Fontos azonban, hogy a 2050-ig előre jelzett adatok alapján mindenhol csökkeni fognak ezek az értékek, ezért mindenképpen fontos a közbelépés, és a folyamat mérséklése vagy megállítása.

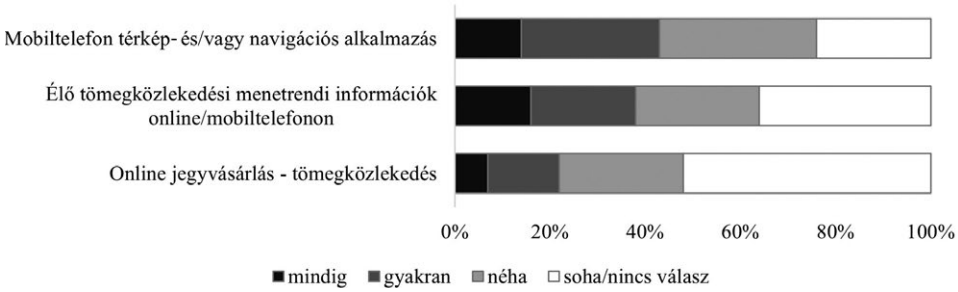


7. ábra. Egy főre jutó zöld infrastruktúra a fővárosokban (m²/fő), 2020–2050. (Adatok forrása: Urban Data Platform Plus)

A kirajzolódó kedvezőtlen jövőbeli tendencia is magyarázat lehet arra, hogy a fejlesztési dokumentumokban ez az egyik legfontosabb beavatkozási terület a vizsgált perspektívák közül. A pozsonyi és a budapesti dokumentumokban *fontos* területnek mondható, míg a varsói és a prágai tervekben *kiemelten fontos*. A lengyel főváros fejlesztési koncepciójában több célkitűzés is a közterületek minőségét érinti, ilyenek például a *vonzó közterületek előnyeit élvezzük*, vagy a *tiszta, természetes környezetben élünk* operatív célok, melyek magukban foglalják a városi közterületek hasznosságának és esztétikai minőségének javítását, könnyebb elérhetőségét, fizikai állapotának javítását. Prága esetében szintén több célkitűzés kapcsolódik ehhez a területhez, például *a város közterei* vagy a *városi és külvárosi táj*. Ezek kiterjednek a közterületek fejlesztésére és gondozására, nemcsak a város közigazgatási határain belül, hanem azokon túl is.

A *technológia és város* kérdéskör elsősorban az új és feltörekvőben lévő technológiai megoldásokra, ezeknek a nagyvárosokban történő alkalmazására irányul. A technológiai újítások természetesen segíthetik az emberek hétköznapjait, például a közszolgáltatások javításában, a polgárokkal való könnyebb kapcsolatteremtésben, vagy akár a környezeti és fenntarthatósági kihívások kezelésében. Felmerülnek azonban kérdéses területek is, beleértve a megfelelő szabályozási körülményeket, adatvédelmet, kiberbiztonságot stb.

Az *Urban Data Platform Plus* elemzése szerint az európai városlakók legalább 77%-a használ bizonyos időközönként mobilos térkép- és navigációs szolgáltatásokat, valamint a lakosság közel fele szokott online módon tömegközlekedésre jegyet, bérletet vásárolni *(8. ábra)*.

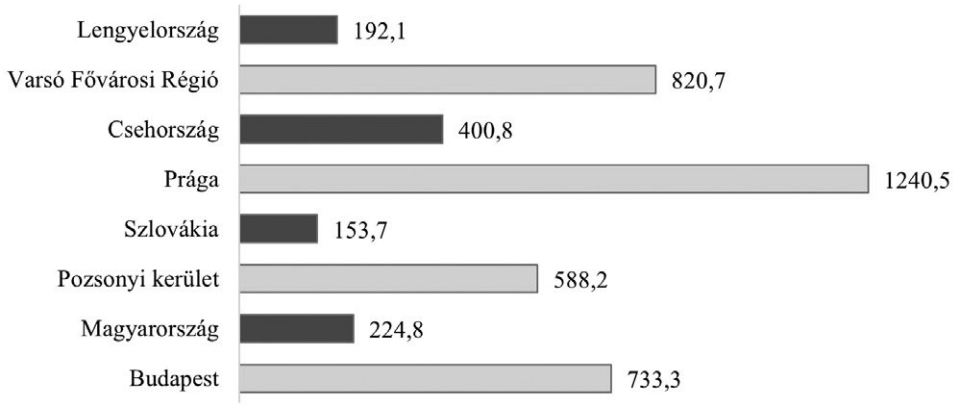


8. ábra. Az egyes technológiák használatának gyakorisága az európai városlakók körében, 2019. (Adatok forrása: Urban Data Platform Plus)

A tanulmány arra is kitér, hogy a különböző technológiai eszközöket használók köre várhatóan bővülni fog, azok szerepe pedig fokozódik a városlakók életében is. Ez nem minden esetben tükröződik vissza a fejlesztési dokumentumokban. A terület mérsékelt hangsúlyt kap a tervekben, a varsói, a prágai és

a korábbi budapesti dokumentumokban *kevésbé fontos* szerepe van, míg a pozsonyi és a későbbi budapesti anyagban *fontos*nak mondható a célkitűzések alapján. Pozsony meghatározta a *digitálisan magabiztos* célt: korszerű adat- és digitális infrastruktúra segítségével minőségi digitális szolgáltatások nyújtása a polgárok számára, valamint az adatok felhasználása a döntéshozatalhoz és a jövőre való felkészüléshez. A *Fővárosi Területfejlesztési Program* pedig *a digitális átállás támogatása a KKV-szektorban és az önkormányzati szolgáltatásokban* intézkedést definiálta a *versenyképes, okos gazdaság és szolgáltató önkormányzatok* prioritás részeként.

A városok jövője tanulmány alapján további lehetőséget biztosíthat a kívánt jövőképek eléréséhez a *városok mint innovációs központok* beavatkozási terület. A nagyvárosok központi szerepet játszanak az innovációs dinamikában, melynek oka egyrészt az érintettek földrajzi közelsége, másrészt a multidiszciplináris interakciók lehetősége. A *9. ábrán* a Visegrádi Csoport országainak, valamint a fővárosokat jelentő, vagy azt is magukban foglaló NUTS2 régióknak a K+F kiadásai láthatók.



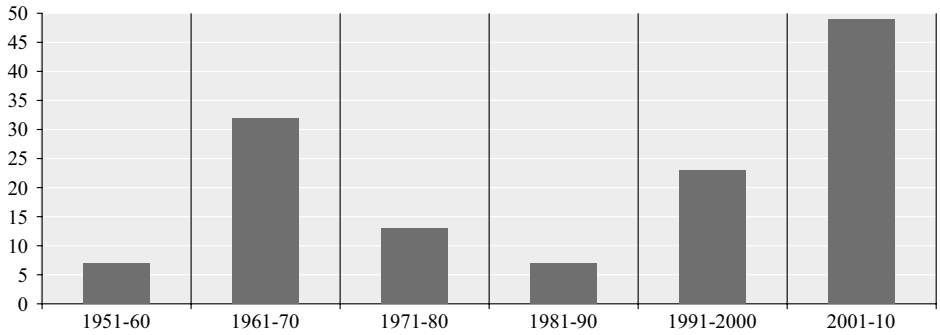
9. ábra. K+F kiadások a Visegrádi Csoport országaiban és a fővárost magában foglaló NUTS2 régiókban 2020 (EUR/fő) (Adatok forrása: Eurostat)

Az adatok alapján elmondható, hogy napjainkban a kutatás-fejlesztéshez és innovációhoz kapcsolódó kiadások jelentős részben még a fővárosokban koncentrálódnak mind a négy tagállam esetében. Ennek némileg ellentmond, hogy ez a beavatkozási terület összességében nem mondható kiemelt fontosságúnak a fővárosi stratégiákban, viszont változatos súllyal bír az egyes dokumentumokban. A pozsonyi koncepcióban *nem szerepel*, a budapesti *Területfejlesztési Program*ban *kevésbé fontos*, a korábbi, *Budapest 2030* dokumentumban pedig *fontos* területként jelenik meg. A lengyel és a cseh fővárosi tervek *kiemelten fontos* célként tekintenek a városok innovatív szerepére. Varsó esetében ez az egyik legjelentősebb

beavatkozási terület, több célkitűzés is érinti, például a *fejlesztjük a kreatív potenciálunkat*, az *innovációkat hozunk létre*, vagy az *inspiráljuk a világot*.

Az *Urban Data Platform Plus* elemzése szerint szintén fontos tárgykört jelent a lakosság bevonása a város életének alakításába, azaz a *polgárok városa* szemlélet alkalmazása. Annak érdekében, hogy sikeresen lehessen kezelni a kihívásokat, olyan stratégiát és célokat kell megalkotni, melyek a lakosság támogatását is élvezik. Bizonyos területeken a közös döntéshozatal azért is lehet előnyös, mert a városlakók részéről új megoldások és javaslatok érkezhetnek, a szélesedő technikai feltételeknek köszönhetően pedig egyre könnyebb részt venni ezekben a folyamatokban. Az említett perspektívák és lehetőségek közül egyértelműen az egyik legfontosabb a V4-országok fővárosi stratégiáiban, Varsó és Pozsony esetében *kiemelten fontos*, a prágai és budapesti tervekben pedig *fontos* cél a városlakók bevonása. A varsói stratégia egyik célkitűzése az *együtt döntünk a városról* összefoglaló nevet kapta, mellyel azt szeretnék elérni, hogy a varsóiak minél inkább érdeklődjenek a város ügyei iránt, mindezt azzal igyekeznek elősegíteni, hogy a városlakók döntéseinek látható és kézzelfogható eredményei legyenek.

A következő lehetőségeket rejtő terület a *városi kormányzás*. A fővárosok, nagyvárosok egyre nagyobb szerepet kapnak a globális fejlesztési törekvésekben, az Európai Unióban is a városi kormányzás megerősítésére törekszenek, az elmúlt években pedig jelentős számban jöttek létre vagy újultak meg ezzel foglalkozó szervezetek, testületek *(10. ábra)*.



10. ábra. Az OECD-országokban létrehozott (vagy megreformált) nagyvárosi kormányzó szervezetek átlagos száma évtizedenként, 1951–2010. (Adatok forrása: OECD 2015)

A nagy hálózatoknak fokozódó jelentőségük van, megerősítik a városok szerepét, felgyorsítják a horizontális együttműködést, és a tudáscserét. Ennek ellenére a fejlesztési dokumentumok alapján ez a legkevésbé mérvadó terület az egyes perspektívák, lehetőségek között. A varsói és a pozsonyi stratégiákban, valamint a későbbi, *Fővárosi Területfejlesztési Program*ban is *kevésbé fontos* terület, míg a prágai és a korábbi, *Budapest 2030* koncepciókban *fontosnak* mondható.

A prágai célkitűzések között helyet kapott a *nemzetközi központ* cél is, mely többek között a város nemzetközi jelentőségének növelésére irányul; a *Budapest 2030* stratégiában pedig a *regionális, országos és nemzetközi együttműködések* cél köthető ide, melynek lényege, hogy a fejlesztési beavatkozások nem tarthatnak csak a városi közigazgatási határokig, ezért szükség van regionális, országos és nemzetközi együttműködésekre is.

A legutolsó perspektívaként értelmezhető tárgykör a *városok rezilienciája*. A kérdés napjainkban egyre fontosabb: a várt vagy váratlan kihívásokra történő felkészülés és reagálás kiemelt jelentőséggel bír a városok életében is. Ahogy az európai uniós szakpolitikák szintjén, úgy a városok irányításában is rendre nagyobb hangsúlyt kap a különböző kihívásokkal szembeni ellenállóképesség, legyen szó akár a klímaváltozáshoz kapcsolódó válságjelenségről, akár politikai, esetleg gazdasági instabilitásból származóról. A témakör a Visegrádi csoport fővárosainak fejlesztési terveiben is megjelenik, de határozottan nem a kiemelt beavatkozási területek között. A varsói és a budapesti stratégiák esetében *kevésbé fontos*, a pozsonyi jövőképben pedig *fontos* kérdésnek mondható a reziliens városok témája. Legnagyobb hangsúllyal a prágai 2030-ig szóló tervekben jelenik meg, ahol több stratégiai célkitűzés is ide kapcsolódik, például a *városi rendszerek rugalmassága*, melynek lényege a vészhelyzetek és válsághelyzetek (természeti katasztrófák, járványok, terrortámadások stb.) kezelésének megerősítése, és a város funkcionális rendszerei ellenállóképességének fejlesztése.

	Varsó	**Prága**	**Pozsony**	**Budapest 2030**	**Fővárosi TP**
Tér és város	■	■	▒	▒	▒
Technológia és város	▫	▫	▒	▫	▒
Városok, mint innovációs központok	■	■	□	▒	▫
Polgárok városa	■	▒	■	▒	▒
Városi kormányzás	▫	▒	▫	▒	▫
Reziliens város	▫	■	▒	▫	▫

11. ábra. Az egyes perspektívák, lehetőségek fontossága az adott fejlesztési dokumentumokban: nem szerepel □ kevésbé fontos ▫ fontos ▒ kiemelten fontos ■

Az *Urban Data Platform* Plus elemzésében megfogalmazott lehetőségek közül a fővárosi fejlesztési dokumentumokban egyértelműen a tér és város, valamint a polgárok városa témakörök voltak a legfontosabbak. Ebben a tekintetben hasonló a mintázat, mint a kihívások esetében, itt is elsősorban az emberek által is érzékelt, a hétköznapokban leginkább látványos területek kaptak nagyobb szerepet *(11. ábra)*.

A városok oldaláról nézve viszont változott a helyzet, míg a kihívásokra a varsói fejlesztési dokumentum reflektált a legkevésbé, addig a perspektívákhoz – Prága mellett – a lengyel főváros célkitűzései kapcsolódtak leginkább. A legjelentősebb eltérés a *Fővárosi Területfejlesztési Program*nál látható, a dokumentum a kihívások esetében a legnagyobb, a perspektíváknál pedig a legkisebb egyezést mutatta a célkitűzések szintjén.

Összefoglaló

A Visegrádi Csoport fővárosainak fejlesztési dokumentumait vizsgálva elmondható, hogy természetesen azok a kihívások kapják a legnagyobb szerepet, amelyek a városok mindennapjait leginkább meghatározzák. Ezek között is kiemelt jelentősége van a mobilitásnak, azaz a közlekedési hálózatok fejlesztésének és korszerűsítésének, a lakhatási kérdések megoldásának, a közterületek helyzetének vagy a polgárok döntéshozatalba történő bevonásának. A témakörökhöz társított indikátorok alapján arra is következtetni lehet, hogy a legtöbb esetben indokoltan differenciálódnak az egyes témák a városok között. Ebből a szempontból kivételek is akadnak, a technológia és város tárgykör a vizsgált mutató alapján kiemelt terület lehetne minden főváros esetében, a stratégiai dokumentumok viszont nem tükrözik ezt. Összességében az is elmondható, hogy az *Urban Data Platform Plus* városok jövőjéről szóló elemzésében megfogalmazott kihívások és lehetőségek közül csak elvétve akadnak olyanok, melyek nem szerepelnek a vizsgált dokumentumokban. A kérdés végső soron persze az, hogy a stratégiákban meghatározott irányvonalak és célok milyen mértékben valósulnak meg, és azok milyen hatással lesznek a városok életére.

Irodalomjegyzék

Deloitte (2022): *Property Index Overview of European Residential Markets*. Deloitte, Prague. https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/at/Documents/presse/at-property-index-2022-final.pdf (Letöltés: 2022. 05. 02.)

OECD (2015): *Governing the City*. OECD Publishing, Paris. https://doi.org/10.1787/9789264226500-en

UPLIFT [Urban PoLicy Innovation to address inequality with and for Future generaTions] (2022): *Urban report Bratislava, Slovakia*. Bratislava.

Vandecasteele, I., Baranezzli C. (szerk.) (2019): *The Future of Cities*. Publications Office of the European Union, Luxembourg.

Internetes források

Mazúr, J., Brunovský, J., Ciranová, L., Čupková, Z., Hurný, J., Sidorová, M., Žurkinová, Z. (eds.) (2022): *Bratislava 2030.* Riaditeľ Metropolitného inštitútu Bratislavy, Pozsony. https://bratislava2030.sk/wp-content/uploads/2022/06/AC-Vizia-a-strategicka-cast_BA-2030.pdf (Letöltés: 2022. 07. 11.)

Finta S., Maczák J., Mátrai R., Kovács B. (2013): *Budapest 2030: Hosszú távú városfejlesztési koncepció.* Mb.: Budapest Főváros Önkormányzata, Budapest. https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/Budapest2030_HUN_teljes.pdf (Letöltés: 2022. 07. 11.)

Eurostat (2022): https://ec.europa.eu/eurostat/web/cities/data/database (Letöltés: 2022. 07. 11.)

Gordos T., Tóth Cs., Galli K., Takács Sz., Orosz Gy. (2021): *Fővárosi Területfejlesztési Program. I. kötet.* Mb.: Budapest Főváros Önkormányzata és Budapest Főváros Városépítési Tervező Kft., PRO RÉGIÓ Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési és Szolgáltató Nonprofit Kft., Budapest. https://budapest.hu/Documents/V%C3%A1ros%C3%A9p%C3%ADt%C3%A9si%20F%C5%91oszt%C3%A1ly/I.%20k%C3%B6tet%20Strat%C3%A9giai%20%C3%A9s%20operat%C3%ADv%20munkar%C3%A9sz.pdf (Letöltés: 2022. 07. 11.)

European Commission (2019): *Urban Data Platform Plus*: *The Future of Cities.* EC, Directorate-General for Communication, Brussels. https://urban.jrc.ec.europa.eu/thefutureofcities/ (Letöltés: 2022. 07. 11.)

Urząd m.st. Warszawy (2018): *Strategia #Warszawa2030.* Varsó. https://um.warszawa.pl/documents/56602/38746844/%23Warsaw2030+Strategy.pdf/8845940c-99df-aca4-1a03-524adafe4f63?t=1639549741334 (Letöltés: 2022. 07. 11.)

Duškov, I., Kriegischová, L., Makovský, L., Peřinka, P., Rudolf, O., Stejskalová, L. (eds.) (2016): *Strategický plán hl.m. Prahy.* Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, Prága. https://iprpraha.cz/assets/files/files/af7fc2839a6fd8c31a61c710e2875306.pdf (Letöltés: 2022. 07. 11.)

Fővárosok napjainkban

Nemes Nagy József*

Bevezetés

Az ENSZ becslése szerint a Föld népessége 2022-ben elérte a 8 milliárd főt, és a legfrissebb adatok szerint a népesség 56 százaléka városlakó. Ez az arányszám a városfogalom, a városlehatárolások bizonytalanságai, változásai közepette is egy új globális társadalomfejlődési szakasz kiteljesedésére utal.

A városok egyik karakteres halmazát alkotják a *fővárosok*, ahol mintegy félmilliárd ember él napjainkban. Rövid írásomban a globális szintű összefüggések leírása után átlépek az országos, illetve nemzeti szintű politikai entitások – közel 200 szereplő – léptékére,[1] és a fővárosok kapcsán próbálok néhány jellemzőt felidézni, csoportot kijelölni. Zárásként e gondolatfolyamban elhelyezem Budapestet is, anélkül, hogy megismételném a kötet más tanulmányainak fővárosunkat sokrétűen és mélyebben elemző tartalmát. Írásomban vállaltan összekapcsolódik a társadalomföldrajzi közelítés és a regionális tudomány térszemlélete, a „belső" és a „külső" tér viszonylataival a középpontban.[2]

Mielőtt a címben szereplő témakör kibontásába kezdenék, meg kell emlékeznem tanszéki tradíciónk mindmáig vállalható dokumentumaként a hasonló témakörben készült, nagy sikert hozó, több tízezer példányban elkelt, Probáld Ferenc és Szegedi Nándor szerkesztette *A világ fővárosai* című tudományos ismeretterjesztő kötetről, amely még a kelet-közép-európai nagy rendszerváltozási hullám előtt, 1986-ban jelent meg. Az ott leírtak akár jelen írás néhány momentumával is összevethetők – ha az írások stílusa, jellege el is tér – érzékeltetve az elmúlt évtizedek sokszínű változásait e településkörben. A több egykori tanszéki kolléga által írt kötet 169 fővárost mutatott be, visszaadva a geográfia mély, vonzó magját, a „minden hely egyedi" szemléletet.

---

* Nemes Nagy József (DSc), *professor emeritus*, Eötvös Loránd Tudományegyetem.

1 A vizsgálatban nem szerepelnek a függő („gyarmati jellegű") illetve vitatott nemzetközi státuszú országok és fővárosaik.

2 Részleteiben lásd: Nemes Nagy 2009.

Néhány történelmi léptékű trend

A történelem során a világ minden szegletében sokszorosan megváltoztak a társadalmi és települési viszonyok. Az évezredek alatt a mindenkori vezető szerepű, jellemzően a mérsékelt övezetben található nagytérségek időben egymást követő sajátos láncolatban – nagyobb birodalmak, civilizációs magterületek formájában – változtatták helyüket a Földön.[3] A (leegyszerűsített) séma szerint ez a mozgás a Mezopotámia – hellén világ – Római Birodalom – Nyugat-Európa – Észak-Amerika láncolatot formálta ki, s mára látszik visszatérni a kiinduló ázsiai „pólusterületekhez": ma Ázsia a kiugró dinamika új zónája, a Perzsa-öböltől Kelet-Ázsiáig. E széles civilizációs fejlődési öv magába foglalta a legismertebb, legfontosabb mai nagyvárosok, fővárosok többségét, a különböző időszakokban, változó jelentőséggel. A mi térségünkben e viszonyrendszeren belül máig hat a fejlődési megkésettség, ami annak következménye, hogy ebből a nagy távlatú láncolatból (e tanulmány keretében nem elemezhető konkrét történelmi okokból, azaz hatalmi tényezőkből és az „Újvilág" létrejöttét hozó földrajzi, gyarmatosítási birtokbavételből eredeztethetően) lényegében kimaradt Kelet-Európa; a Mediterrán világ pólusszerepét a folyamatban ugyanis Nyugat-Európa kiugrása követte.

A több ezer évet átfogó folyamatok részletes elemzése nélkül érdemes emlékeztetni még arra, hogy a történelemben az önálló politikai entitások (országok, államok) számát tekintve erős hullámzás volt tapasztalható, ami kihatott a fővárosok számára is (Lake – O'Mahoni 2004).

A legutóbbi századokon belül például voltak olyan időszakok (ilyen a 19. század második felétől a második világháborút követő évekig tartó szakasz), amikor több korábbi önálló politikai egységből, államból nagyobb egységek, birodalmak jöttek létre, köztük a ma is létező modern államok elődei Európában (Németország, Olaszország) vagy épp a hatalmas területet és népességet átfogó, a harmadik világra kiterjedő gyarmatbirodalmak, gyarmati jellegű formációk. Ennek következtében csökkent a szűkebb értelemben vett fővárosok száma is. Az így háttérbe szorult korábbi fővárosok többsége azonban máig fennmaradt, sokszor inkább csak regionális hatáskörrel, esetenként a mai fővárosok gazdasági, kulturális versenytársaként.

Ezzel épp ellentétes folyamatok jellemzik a második világháborút követő szakaszt, amikor a gyarmatbirodalmak szétesésével újra önálló államok és (új) fővárosok jelentek meg a térképen. A legutóbbi évtizedekben a területi változások, önállósodások, kisebb egységek újraéledésének csomósodási pontja Kelet-Közép-Európa, alapvetően a Szovjetunió megszűnte okán és több ország (Jugoszlávia, Csehszlovákia) felbomlása következtében. Az így vezető szerepüket

3 Részleteiben lásd: Sárfalvi 1995.

visszanyerő fővárosokat, mint a függő helyzeti múltat túlélő nagy hagyományú központokat ma erősödő etnikai homogenitás jellemzi a(z újra) feléledő kisnemzeti karakter keretében.

A fővárosok földrajzi és társadalmi jegyei, kapcsolatrendszerei

Európában a *fővárosi* cím jellemzően az uralkodói székhelyekhez kötődött, azokból származtatott. Hazánkban e kapcsolatra utal a „koronázóváros" kifejezés, amely öt várost érint: Esztergom, Székesfehérvár, Pozsony, Sopron, Buda. Ma szinte minden országban alkotmányosan vagy magas szintű jogszabályokban, politikai döntésekkel rögzített a fővárosi státusz. E folyamat fontos momentumaként kiemelendő, hogy mindez – a hatalom térbeli megosztásának jellegzetes példájaként – sok helyütt együtt járt a sokáig meghatározó, illetve konkurens hatalmi központoknak számító vallási, szakrális központoktól való elválással. Az egykori, de ma is jelen lévő szakralitás leglátványosabb jele, mely a nagy múltú városok építési arculatát meghatározza, hogy a legismertebb, legfontosabb *landmark*ok, iránypontok a legtöbb régi fővárosban egyházi épületek.

Az egyes fővárosokról (a városok meglátogatásával személyesen nyerhető tapasztalatokon túl) felhasználható adatok forrásait a nemzeti statisztikai hivatalok és a nemzetközi szervezetek (legtöbb esetben az ENSZ) által közölt tényadatok, illetve becslések jelentik. Szemben a legfrissebb országos népességadatokkal, amelyek szinte mindegyike 2018 és 2022 közötti, az elérhető fővárosi statisztikák (amelyek jórészt a legutóbbi népszámlálásokból származnak) már jobban szórnak, de többségük 2010 utáni.

A népességadatokon túli konkrét mutatók összehasonlítható formában már szegényesebbek. A népességszámokhoz képest például nincsenek széles településkörre kiterjedő, összevethető „fejlettségi" információk; ezek a mutatószámok a legtöbb országban csak nagyobb regionális egységekre adottak, s ezen a szinten elemezhetők (Nemes Nagy 2006). Elemzési, módszertani szempontból érdemes figyelmeztetni arra, hogy a közigazgatási lehatárolások sokfélesége a fővárosokra vonatkozó alap- vagy számított adatokat összességükben csak nagyságrendjüket illetően teszi megbízhatóvá. Bennük az egységesítés esélye nélkül keverednek a kisebb, kompakt városmagra, illetve az agglomerációkra, a városrégiókra összevontan közölt adatok. Míg a fővárosok politikai-irányítási funkciói jellegzetesen a szűkebben lehatárolt városhoz köthetők, a településföldrajz szemlélete a fizikai kapcsolatrendszert, a lakossági térpályákat középpontba helyezve a fővárosi tér részének tekinti a tágabb környezetet is, kapcsolódva mindenekelőtt a gazdaság jellemzően regionális léptékű szerveződési jegyéhez.

A fővárosi szerep középpontjában a politikai-irányítási tartalom áll, mind az országokon belül, mind a nemzetközi kapcsolatrendszert tekintve. Ez a momentum az egyes országok történetében radikális politikai átalakulások, robbanások, tragikus konfliktusok kulcspontjaivá teszi a fővárosok túlnyomó többségét. Az országok politikai szerepe a külső kapcsolatrendszerben meghatározóan a fővárosokhoz, az itt működő központi szervek és vezetők tevékenységéhez kötődik. Ennek fontos belső településszerkezeti megnyilvánulásai sokhelyütt a diplomáciai képviseletek térbeli sűrűsödései, kritikus politikai földrajzi helyzetű országok esetében látványos védelmi-katonai jelenléttel párosulva (ilyennel találkoztam jómagam Szöulban). A legjelentősebb fővárosok politikai-irányítási funkcióinál az országhatárokon túlnyúló világszervezetek is jelen vannak. A nagyhatalmak és néhány kisebb ország esetében ezeknek a globális szervezeteknek olyan jelentős a súlyuk, hogy a politikai közbeszédben szinte már átveszik maguknak az ott működő szervezetek megnevezését („Brüsszel"). Komoly imázs- és presztízsformáló jelenség a fővárosokban megrendezésre kerülő nagy nemzetközi rendezvények (olimpiák, világkiállítások) sorozata.

Az országon belüli irányítási funkciók már megosztottabbak, különösen a településhálózati szempontból policentrikus, az igazgatási, államszervezeti modell szempontjából pedig szövetségi rendszerű országokban. Bár arra, hogy az ország egésze, településhálózata formálisan is alárendelt volna a fővárosnak, nincs példa, de az országos szintű politika területi koncentrálódása, a jelentős gazdasági erő s más tényezők nyilvánvaló függőségi relációkat hoznak létre a „főváros–vidék" viszonylatban. A fővárosok kiemelése a többi jelentős központ közül nem alá-fölérendeltségi viszonyként, hanem elsősorban a kormányzati központi szerephez köthető szimbolikus jelzések keretében értelmezhető. A (Brit) Nemzetközösség több országában a fővárosi vezetőnek *főpolgármesteri* címe van („Lord Mayor"), és hasonló megkülönböztetés Európa több más országában, így hazánkban is felbukkan.

A ma jellemzően csak regionális hatókörű nagyvárosok a történelem során, más térbeli keretek közt, maguk is fővárosi szerepet töltöttek be, s ezt mindmáig identitásképző jegyként őrzik; két nagyon különböző példaként említhető itt Bonn illetve Kiotó. A sok szóba jöhető példa közül hozzánk legközelebbi nem fővárosi szerepű nagyvárosként München és Isztambul emelhető ki. A fővárosok funkciói szinte minden esetben túlnyúlnak a szűkebb értelemben vett politikai tartalmakon; gazdasági, kulturális, lakóhelyi karakterük sokszínű, esetenként megosztóan tagolt terekké teszi e városokat. A fővárosok helyi, területi önkormányzatokként is sok rétegű társadalmi viszonyrendszerben működnek; politikán túli felelősségi köreik, feladataik elsősorban itt jelennek meg.

Napjaink számos, hosszú történeti múltra visszatekintő fővárosának példája azt mutatja, hogy noha a társadalmi, politikai szerveződés jellegében

egymástól nagyon különböző rendszerek váltották egymást (a rabszolgaságtól a modern kapitalizmusig), ezek a városok rendre túlélték a „rendszerváltozásokat", alapjaiban változó működési módjuk dacára megtartva az országos irányítási szerepet is. Ez azt jelzi, hogy a fővárosok földrajzi („külső térbeli") meghatározottságai, adottságai, helyi és helyzeti energiái nagyobb szerepet játszottak privilegizált helyzetük fennmaradásában, mint az irányítási („belső térbeli") funkciók.

Az egyik jelenleg kritikus pont, a nagyvárosi túlnépesedés, a fővárosokban nem az irányítási, politikai szerep következménye, hanem átfogó demográfiai, gazdasági és társadalmi folyamatoké. Ugyanígy globális nagyvárosi fejlődési folyamat a jól szakaszolható szuburbanizáció is, a fővárosi státusztól függetlenül. E népességmozgások következtében sok nagyváros elnyelte a kisebb környéki településeket. A centrumközeli korábbi városrészek nevükben gyakran megőrizték múltjuk emlékét és a városon belüli önkormányzati szerepet. A nagyvárosok rohamos népességnövekedésének és a közlekedési infrastruktúra megváltozásának egyik sajátos következménye, hogy sok főváros túlnőtte a nagy távolsági infrastruktúra 19. századi helyi végpontjait (pályaudvarok), s az új fő kapcsolati csomópontok (repülőterek) az agglomerációkba, sőt néhol azokon kívülre kerültek; ez Budapesten még várat magára. Több fővárosban a politikai-irányítási szereppel konkuráló vonzerő és értéktartalom kötődik a fekvéshez, természeti adottságokhoz, élhetőbb, vonzóbb várossá téve több fővárost; Budapest esetében például ilyen speciális adottság a „fürdőváros" jelleg.

A fővárosok jellegzetes csoportjai

A fővárosi kör rendkívül színes, nagyon sokféle város alkotja. Ma legalább tíz országban – Belize, Bolívia, Dél-afrikai Köztársaság, Elefántcsontpart, Hollandia, Malajzia, Izrael, Sri Lanka, Szváziföld, Tanzánia – több város között oszlanak meg a fővárosi funkciók, a legfontosabb hatalmi ágak fő intézményei. Sajátos csoportot alkotnak a világban a *városállamok*, ahol az ország maga és a főváros lényegében ugyanaz; ezek közül a Vatikán a legegyedibb eset, ahol az állam maga nem önálló város, hanem Róma egyik városrészéből alakult ki. Ugyancsak speciális csoportként kezelhetők az óceáni és tengeri *szigetországok*, ahol az elaprózott alapegységek sok esetben több ezer kilométeres távolságban vannak egymástól.

Míg a fenti példák inkább különlegességek, látszólag „mennyiségi" szempont szerint elkülöníthető három fontos városcsoport: a történelmi életút hossza, a főváros lélekszáma, illetve az adott országon belüli relatív súlya alapján. A legismertebb, legfontosabb szerepeket koncentráló fővárosok több jellegzetes

csoportba sorolhatók: a fővárosi szerepű *megalopoliszok*, az *országon belüli domináns* súlyú fővárosok, és sok országban a *közép- és kisvárosok*.

A vizsgálatba vont 197 ország közül 160-ban a főváros egyben a legnépesebb város is. A fővárosok közül 98-nak a lélekszáma nagyobb 1 millió főnél. Ezt a lélekszámhatárt eléri, de az országon belül nem a legnépesebb város Washington (népességszáma szerint csak 15. az USA városai között), továbbá Ottawa, Brazíliaváros, Pretoria, Peking, Delhi, Rabat, Hanoi, Ankara, Iszlámabád, Abuja. Ma a legnépesebb főváros címéért (agglomerációjával együtt) Mexikóváros és Kairó verseng, 20 milliót meghaladó népességével. Az egyes országok népességének legalább 20%-a 61 esetben a fővárosban összpontosul, ami már határozott dominanciát jelez. A rendelkezésre álló adatok tükrében a nem városállami fővárosok közül Ulánbátor súlya a legnagyobb, 40%-os. Lélekszáma tükrében fővárosunk (az agglomerációt is figyelembe véve) szintén ebbe a népes csoportba sorolható, így az idehaza gyakorta emlegetett belső túlsúly nemzetközi összevetésben egyáltalán nem számít ritkaságnak. A legnagyobb lélekszámú fővárosok mindenütt, de leglátványosabban a fejlődő világban (Latin-Amerika, Ázsia) problémák gyűjtőhelyei is: szélsőséges társadalmi tagoltsággal és szegregációval, túlzsúfoltsággal, az alapvető infrastruktúrát is nélkülöző, spontán terebélyesedő nyomornegyedekkel, megannyi súlyos környezeti gonddal küzdenek.

Tovább lépve a fővárosok jellemzésében és csoportosításában: talán a legszűkebben geográfiai jellemzőként érdemes felidézni a fővárosok helyzeti, fekvési csoportjait. A földrajzi fekvést tekintve a vizsgált fővárosok közül 55 centrális, az ország földrajzi középpontjához közeli fekvésű, ami közlekedéshálózati és védelmi szempontból jelent előnyt. Ezzel szemben 113 főváros periferiális, míg a többiek helyzeti pozíciója átmeneti. A periferiális csoporton belül külön figyelmet érdemel, hogy a fővárosok több mint fele (73) tengerparti kikötőváros. Ez a fővárosi szerep külső kapcsolati tartalmára utal, ami sok esetben a korábbi gyarmati időszak következménye; ezért is alapított számos függetlenné vált állam nemzeti szimbólumnak szánt új fővárost a parttól távolabb, az ország belsejében. Feltűnő viszont, hogy Latin-Amerika spanyol gyarmatosítók által alapított fővárosai között csak kivételként akad tengerparti fekvésű. Ennek magyarázata egyrészt, hogy miután a 17–18. században Spanyolország elveszítette a világtenger feletti uralmát, gyarmati kikötővárosai brit és francia kalózok gyakori prédájává váltak. Másrészt a nedves trópusok sárgalázzal, malériával fertőzött tengerpartjaival szemben a magaslati fekvés kellemesebb, egészségesebb környezetet kínált. A fővárosok tengerparti csoportjának nagy elemszáma azonban visszatükrözi a világ népességének látványos kötődését a tengerekhez: Földünk lakóinak mintegy négyötöde legfeljebb 80 kilométerre lakik a tengerparttól.

A földrajzi fekvés fontosságát a politikai-irányítási funkciók működésében kissé háttérbe szorította a legújabb időszak információs, informatikai robbanása,

hiszen a fővárosokhoz kötődő irányítási folyamatok is meghatározóan az online térbe kerültek/kerülnek át. Különösen a tervezett, célzottan épített új fővárosok kapcsán érdemes felhívni a figyelmet arra, hogy az egyre kiterjedtebb modern globális információs hálózatokkal a háttérben ma már csökken a földrajzi térbeli centrális elhelyezkedés biztosította irányítási előny. Érdemes felfigyelni ugyanakkor arra, hogy a legutóbbi időszakban létesített, tervezett fővárosok (lásd alább)[4] többsége mégis centrális fekvésű. Jellemzően nem pusztán a korábbi túlzsúfolt tengerparti nagyvárosokat váltják fel a fővárosi szerepben, hanem fekvésük jelzi a politikai, irányítási funkciók kiemelését, elkülönítését, emellett védelmi-stratégiai szempontokra is utalt a földrajzi térben. Íme néhány példa:

- Ausztrália: Canberrát 1913-ban kertvárosként létesítették, ezzel a kompromisszumos megoldással lezárva a két nagyváros, Sidney és Melbourne vetélkedését; eredetileg 50–80 ezer fős lakossággal számoltak, ma 400 ezren lakják.
- Brazília: a fővárosi címet 1960-ban megszerző Brazíliaváros máig a leghíresebb, mérnöki tervezőasztalon született új metropolisz, egyben az ország belső térségeiben rejlő erőforrások gazdasági feltárására irányuló törekvés jelképe és motorja.
- Egyiptom: Kairótól nem messze már építés alatt áll a ma még névtelen új főváros.
- Elefántcsontpart: Yamoussoukro pár évtizede csupán kis falu volt. Főváros-építési helyszínné az tette, hogy itt született az országnak a függetlenség elnyerése utáni első elnöke.
- Indonézia: Borneó szigetén lesz (tervezés alatt) Nusantara elnevezéssel a túlzsúfolt jávai Dzsakarta helyét majdan átvenni hivatott új főváros.
- Kazahsztán: a peremfekvésű Almatiból (Alma-Ata) 1997-ben északra költöztetett fővárost a volt elnök Nurszultan Nazarbajev 2019-ben magáról nevezte el (Nur-Szultan), ám az elnök bukása nyomán 2022-ben visszakapta az 1998-tól viselt Asztana (kazakul: „főváros") nevet. Ez szintén nem régi: az orosz időkben a települést Akmolinszknak hívták, majd 1961-ben a környező szűzföldek feltörését célzó szovjet kampány jegyében Celinográdnak („szűzföldváros") keresztelték át, a függetlenné válás után pedig ismét felvette régi nevét (kazakosítva: Akmole). Mindez jól mutatja, hogy a főváros nevének fontos szimbolikus, akár politikai jelentősége is lehet.
- Malajzia: Kuala Lumpur közelében már 25 éve építik az iszlám dominanciát erősebben hangsúlyozó új fővárost, de Putrajayát ma is csak százezren lakják.

4 Forrás (kiegészítésekkel): https://telex.hu/kulfold/2022/01/29/indonezia-uj-fovaros-borneon.

- Malawi: a korábbi gyarmati székhely Zomba helyett 1975-ben tették meg Lilongwét fővárosnak, ma már ez a délkelet-afrikai ország legnagyobb városa.
- Mianmar: az új főváros 2006 óta Nepjida, a korábbi Rangun helyett.
- Nigéria: a nyolcvanas években kezdték építeni az ország közepén fekvő új fővárost, Abuját, a ma 15 milliós tengerparti Lagos helyett.
- Pakisztán: 1947-ben választották az új állam fővárosának Iszlámábádot a jóval népesebb Karachival szemben.
- Tanzánia: Dar-es-Salaam helyett az ország közepén kiépített új főváros 1996 óta Dodoma, amely ma is csak részlegesen képes betölteni kormányzati szerepét.
- Törökország: Ankara 1923 óta főváros (Kemal Atatürk javaslatára) a kozmopolitának tekintett és katonailag is könnyen támadható Isztambul helyett, s mára több mint 5 milliós nagyvárossá fejlődött.

A mai fővárosok közül csak 21 viseli több mint száz éve hivatalosan ezt a rangot. A távolabbi múltba nyúló történetre utal, hogy a fővárosok közül 27-ben találhatók UNESCO világörökségi helyszínek; ezek a megőrzésre érdemes értékek esetenként több évezredre, másutt jóval rövidebb időtávra nyúlnak vissza. Ezek a városok azok, amelynek településszerkezeti, építészeti arculatát a történeti múlt máig érzékelhetően meghatározza. Turisztikai vonzerejüknek is lényeges elemei a királyi, uralkodói paloták és a nagy múltú parlamenti, kormányzati épületek, amelyek többsége építészettörténeti kincs. Ezzel ellentétes látványelemként a közelmúlt évtizedekben, a hagyományos városképet néhol megtörve vagy azt teljesen felülírva, a globális városverseny legjellemzőbb építészeti karakterjegyeiként a modern magasépületek, bravúros formáikkal hivalkodó felhőkarcolók váltak uralkodóvá; a számos példa közül mostanában talán a legismertebb Doha, Katar fővárosa. A történeti értékek és a modern funkciók építészeti kettőssége bizonyos fővárosokban (London, Moszkva, Peking) ma már vegyes arculatú városközpontot képez, másutt jelen van ugyan mindkét összetevő, de a várostervezés térben élesen szétválasztotta őket. Példa erre Párizs, ahol a világ talán legismertebb *landmark*ja, az 1889-ben épült Eiffel-torony is már történelmi örökségnek számít. Budapest egyetlen igazi felhőkarcolója, a 143 méteres magasságával a gellérthegyi Citadella szintjét is elérő MOL-torony építése ugyan sok vitát kavart, de nem törte meg a város látképi, településszerkezeti alapkarakterét, amit a Duna és a két oldal látványos domborzati kettőssége határoz meg.

Városok rangsorolásával, csoportokba rendezésével tudományos kutatóhelyek sokasága foglalkozik a világban, megannyi nézőpontból és módszertannal. A világméretű kapcsolatrendszerrel és hatással leírható globális városokat átfogó tanulmányok szerzői közül idehaza Gere (2016) sorol fel jó néhány jellemzőt.

Érdekes szempontként egy tudománymetriai adatbázison alapuló friss hazai elemzésben is kitűnnek a fővárosi szereppel (is) rendelkező globális nagyvárosok kutatóhelyei, bár a tudományos térben általában inkább a legnagyobb hagyományú, de kisebb méretű egyetemi „iskolavárosok" szerepe domináns (Csomós 2021).

Zárszó

A fentiekben említésre került szempontok szerint *Budapest* a létrejötte óta kimagasló szerepet játszik országunk életében: egyszerre kiterjedt agglomerációval rendelkező metropolisz és történelmi jelentőségű események színhelye. Földrajzi fekvése a Kárpát-medencén belül, sőt valamelyest a jelenlegi államhatárok között is centrális funkcióval ruházza fel. Népességi súlya, gazdasági szerepe, fejlettsége alapján kiemelkedő, ma már erősen tercierizált gazdasági és társadalmi karakterű fővárosnak minősül, amelyet választott főpolgármester irányít. Kulturális, művészeti hagyományai világhírűek, jelentős sportcentrum, korábbi építészeti arculatából sokat megőrző világörökségi helyszín, ebből fakadóan pedig természeti és városképi értékekkel teli, kulturális eseményekben gazdag, vonzó idegenforgalmi központ is. Mindez összességében joggal felülírhatja a mindennapok sokrétű feszültségeit, gondjait.

Irodalomjegyzék

Csomós Gy. (2021): *A globális városhálózat tudományföldrajzi szempontú vizsgálata*. Doktori értekezés, Debreceni Egyetem, Debrecen.

Gere L. (2016): *Globális városok újraértelmezve*. PAGEO honlap: http://www.geopolitika.hu/hu/2016/12/21/globalis-varosok-ujraertelmezve/ (Letöltés: 2023. 03. 02.)

Kolozsi Á. (2022): Az eddigi fővárosuk szép lassan elsüllyed, ezért építenek egy újat az esőerdő helyén. *telex.hu*, 2022. jan. 29. https://telex.hu/kulfold/2022/01/29/indonezia-uj-fovaros-borneon (Letöltés: 2023. 03. 02.)

Lake, D. A., O'Mahoni (2004): The Incredible Shrinking State. *Journal of Conflict Resolution* 48(5). 699–722.

Nemes Nagy J. (2006): A regionális fejlettségi tagoltság keresztmetszeti összehasonlítása. In Győri R., Hajdú Z. (szerk.) *Kárpát-medence. Települések, tájak, régiók, térstruktúrák*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest– Pécs. 192–213.

Nemes Nagy J. (2009): *Terek, helyek, régiók*. Akadémiai Kiadó, Budapest. https://doi.org/10.1556/9789630598644

Probáld F., Szegedi N. (szerk.) (1986): *A világ fővárosai*. Kossuth Kiadó, Budapest.

Sárfalvi B. (1995): Földrajzi szempontok a társadalomfejlődés vizsgálatához. *Regionális Tudományi Tanulmányok* 2. 5–17.

A kötet szerzői

Alföldi György (DLA): egyetemi tanár a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Építészmérnöki Karának Urbanisztika Tanszékén.

Balázs Bálint: PhD-hallgató az Eötvös Loránd Tudományegyetem Pedagógiai és Pszichológiai Karának Pszichológiai Doktori Iskolájában.

Berki Márton (PhD): egyetemi adjunktus az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszékén és az ELKH Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont (KRTK) Regionális Kutatások Intézetének tudományos munkatársa.

Csapó Tamás (CSc): ny. egyetemi magántanár.

Dobai Attila Marcelián (PhD): egyetemi adjunktus az Eötvös Loránd Tudományegyetem Pedagógiai és Pszichológiai Karának Ember–Környezet Tranzakció Intézetében.

Dúll Andrea (DSc): egyetemi tanár az Eötvös Loránd Tudományegyetem Pedagógiai és Pszichológiai Karának Ember–Környezet Tranzakció Intézetében és a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Gazdaság- és Társadalomtudományi Karának Szociológia és Kommunikáció Tanszékén.

Forrai Judit (DSc): egyetemi tanár a Semmelweis Orvostudományi Egyetem Népegészségtani Intézetében és a Wesley János Lelkészképző Főiskolán.

Izsák Éva (PhD): egyetemi docens az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Regionális Tudományi Tanszékén.

Gera Anna: PhD-hallgató az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Regionális Tudományi Tanszékén.

Halász Levente (PhD): egyetemi docens a Kodolányi János Egyetem Nemzetközi Intézetének Nemzetközi Képzések Tanszékén.

Lenner Tibor (PhD): egyetemi docens az Eötvös Loránd Tudományegyetem Savaria Egyetemi Központ Berzsenyi Dániel Pedagógusképző Központjában.

Mádlné Szőnyi Judit (DSc): egyetemi docens az Eötvös Loránd Tudományegyetem Földrajz- és Földtudományi Intézetének Általános és Alkalmazott Földtani Tanszékén és a Tóth József és Erzsébet Hidrogeológia Professzúra Alapítvány munkatársa.

Mindszenty Andrea (DSc): *professor emerita* az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Általános és Alkalmazott Földtani Tanszékén.

Nemes Nagy József (DSc): *professor emeritus* az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Regionális Tudományi Tanszékén.

Probáld Ferenc (DSc): *professor emeritus* az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Regionális Tudományi Tanszékén.

S. Nagy Katalin (DSc): *professor emerita* a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem.

Szabó Pál (PhD): egyetemi docens az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Regionális Tudományi Tanszékén.

Szabó Tamás: PhD-hallgató az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Regionális Tudományi Tanszékén.

Szalkai Gábor (PhD): egyetemi docens az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Regionális Tudományi Tanszékén.

Szentágotay Lili: geográfus MSc-hallgató az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Karán.

Timár Gábor (DSc): egyetemi tanár az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Geofizikai és Űrtudományi Tanszékén.

Tolnai Gábor (PhD): egyetemi tanársegéd az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kara Földrajz- és Földtudományi Intézetének Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszékén.

Tuza Benedek: PhD-hallgató az Eötvös Loránd Tudományegyetem Természettudományi Kar Földrajz- és Földtudományi Intézet Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszékén.

Uzzoli Annamária (PhD): tudományos főmunkatárs az Eötvös Loránd Kutatási Hálózat Csillagászati és Földtudományi Kutatóközpontja Földrajztudományi Intézetében.

ISBN 978-963-489-590-9

„Zajnak, tudásnak városa, el nem felejtelek soha!” – írja Kosztolányi Dezső *Budapest* című versében (1906). Jelen kötetben tizenkilenc tanulmány olvasható, amelyek a 150 éves főváros tiszteletére készültek. Szerzőik egyetemi oktatók, kutatók, döntően a budapesti Eötvös Loránd Tudományegyetemről. A különböző tudományterületekhez sorolható tanulmányokból kirajzolódik, miként tekint Budapest földrajzi terére a tudománytörténet, a geológia, a városföldrajz, a művészettörténet, a környezetpszichológia, a városszociológia vagy a regionális tudomány művelője. A sokszínű tudományos mozaikkockákból a jubiláló Budapestnek messze nem teljes, de tanulságos és figyelemkeltő képe tárul az olvasó elé.

ELTE | TTK
TERMÉSZETTUDOMÁNYI KAR

ELTE | EÖTVÖS KIADÓ