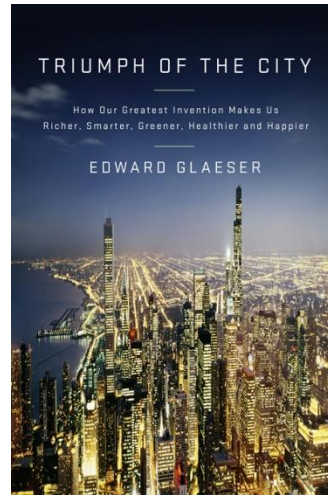


Figyeli-e Budapest Bangalort és New Yorkot?

Budapesti lokálpatrióta könyvajánló **Edward L. Glaeser: Triumph of the City (A város diadala)** című könyvéhez, a főváros városfejlesztési koncepciójának helyzetképe alkalmából.

Edward L. Glaeser: *Triumph of the City: How our Greatest Invention Makes us Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier*. The Penguin Press, 2011, New York.



ajánlók: Horváth Áron – McLean Aliz – Sági Zoltán (ELTINGA)

A világ városiasodása a huszadik század közepe óta folyamatosan nő, de nem minden város nyertese a folyamatnak. A hetvenes években New York és Detroit, a két korábbi amerikai fellegvár hasonló gödörbe került. A termelési központok csillaga leáldozott, a szállítási költségek huszadik századbeli megtizedelődésének hatására a termelés a világ olcsóbb munkaerejű helyeire települt, pácban hagyva így az amerikai városokat. A New York-i kikötő elveszítette jelentőségét, az autóra épülő világban a metró és a busz elavultnak tűnt, és a város pénzügyi helyzete katasztrófális volt annak ellenére, hogy az USA legmagasabb adóit szedte. New York és Detroit is csőd közeli helyzetbe jutott, és a munkájukat elvesztő dolgozók társadalmi problémájával is szembe kellett nézniük. Negyven évvel később New York virágzik, Detroit pang. New Yorkba özönlenek a turisták, és a letelepedni vágyók csillagászati összegeket fizetnek a lakásokért. A soha nem alvó városban csak Manhattan dolgozói több jövedelmet tesznek zsebre más államok teljes lakosságánál, ráadásul, még a válságot is sokkal jobban vészelték át, mint Amerika többi része. Ezzel szemben Detroitban nyomasztóan üresen állnak az egykor csúcsmínőségű irodák, a munkanélküliség jóval magasabb az országos átlagnál, és az alacsony lakásárak ellenére a lakók inkább elköltözni vágnak: hatvan év alatt a lakosság közel kétharmada hagyta el a várost.

Miért esnek vissza Detroit-szerűen egyes városok és mások miért fejlődnek a modern New Yorkhoz hasonlóan? Erről szól [Edward Glaeser](#) közgazdász, városkutató, harvardi professzor tavaly megjelent sikerkönyve, a [Triumph of the City](#). Glaeser professzor a téma világszerte egyik legelismertebb kutatója, az irodalomjegyzék – aminek böngészését nem szabad kihagyni – is tanúskodik róla, tucatnyi neves tudományos folyóiratban publikált tanulmányban írt a városokról. A könyv a bevezetésen és az összefoglalón kívül kilenc fejezetben osztja meg a városok sikereivel kapcsolatos tanulságokat, melyek közül jó néhány üzenet igencsak releváns Budapest számára is. Még izgalmasabbá teszi az olvasást, hogy jelenleg is folyik [Budapesti Városfejlesztési Stratégiájának megújítása](#), amihez akár a könyv tanulságai is adhatnák a támpontokat. Könyvajánlónkat ezért Budapestre hangoltuk.

Glaeser professzor legfontosabb, vissza-visszatérő üzenete, hogy nem az épületek teszik a városokat, hanem a bennük lakók. A beton nem teremt munkahelyet, csak kiszolgálja az igényeket. A városok sikerességének magyarázatát máshol kell keresni: stabil jogi és gazdasági környezetre van szükség, ami úgy ösztönzi az ott lakókat, hogy felemeljék városukat. Ezek közül az intézmények közül idézzük meg röviden azokat, amelyek a lehangsúlyosabbak a könyvben.

Kommunikáció, innováció, verseny

A XXI. századi város erejét a lakosok képzettsége, innovativitása (emberi tőkéje) adja. A fejlődés ott gyorsabb, ahol sok az innováció, és ehhez elengedhetetlen a képzett munkaerő. Persze a történelem ismétli önmagát: a tudományos és művészeti forradalmak a városokban zajlottak, a kereskedővárosok pedig annak is köszönhetően virágkorukat, hogy az áruval együtt érkező tudást is fel tudták használni. A tömegtermelés korszaka csak rövid, átmeneti kitérőt jelentett, amikor a városban robotoló munkásoknak nem volt szükségük magas képzettségre. Azonban miután a termékek szállítási költsége megtizedelődött az elmúlt században, az iparvárosoknak leáldozott. A huszadik század második felében az akkor tíz legnagyobb amerikai városból nyolc elvesztette lakosainak hatodát, de Európában se kell sokáig keresni a példát: Liverpoolban is fele annyian laknak mint annak előtte. Az iparvárosok korának elmúltával ismét az innovativitás, a tudásátadás, az egymástól és a külvilágtól való tanulás szerepe értékelődött fel. A könyv Bevezetés utáni fejezete (*1. fejezet, What do they make in Bangalore?*) az indiai Bangalor informatikára épülő, szédítően gyors fejlődésének példáján mutatja be, milyen erőket szabadít fel a szabadjára engedett kiművelt emberfő.

A fejlődéshez elengedhetetlen az emberek közelsége, ami azért vezet jobb teljesítményre, mert a kommunikációval hatékonyabb a tanulás, és mert a közvetlen verseny jobban motivál. Ezért tekinthető a korszak jelképes kezdetének Bloomberg New York-i polgármester egyterűvé alakított városházi irodája. A könyvnek talán az is apropója, hogy az információs technológia fejlődésével szokás temetni a városokat (persze sokan már a telefon elterjedése kapcsán is megülték a tort). Pedig az alaposabb kutatások szerint a közelség most éppen azért értékesebb, mint korábban, mert a távoli pontok összekötése olcsóbb, mint valaha: az információs technológia kiegészítője és nem helyettesítője a személyes találkozásnak. Gondoljunk csak arra, hogy amikor ketten névjegy cserélnek egy konferencia szünetében vagy összeismerkednek az irodaház ebédlőjében, akkor emailen eséllyel maradnak kapcsolatban, míg az internet előtti világban várhattak a következő véletlen találkozásig.

Egy város mindig jó lehetőséget nyújt arra is, hogy a karrierjüket építő dolgozók az egyik munkahelyen megtanult gondolkodást átvigyük és felhasználják új munkahelyükön, vagy saját vállalkozásukban. Ott, ahol sok a munkalehetőség a magas hozzáadott értékű iparágakban, a tudás is gyorsabban terjed, mert a vállalatok a dolgozó iparági tapasztalatát is megszerzik az alkalmazásával. Összhangban van ezzel a tanulással az üzleti felmérések eredménye is. A Cushman & Wakefield [European Cities Monitor](#) kimutatása szerint a legfontosabb tényező a vállalatok számára („Essential factors for locating a business”), a képzett munkaerő léte. Komoly figyelmeztetés, hogy Budapest csúszik vissza ebben a versenyben: a 36 rangsorolt európai városból most a 29. helyen áll, úgy, hogy 1990 óta Prága, Varsó és Bukarest is fővárosunk elé került. Csak egyik szelete ennek a budapesti munkaerő gyenge nyelvtudása („Best cities in terms of languages spoken”): ebben a kritériumban a 31. hely attól még kellemetlenebb, hogy Varsó a 11., de Prága, Bukarest és Pozsony is megelőzi Budapestet.

Budapestet a képzett, tapasztalt és tanult munkaerő emelheti fel. Szükség van minél több diplomásra, jó, ha minél több külföldön tapasztalatot szerzett kollégától lehet tanulni, és jó, ha sok olyan vállalatot lehet a fővárosba csábítani, amelyek folyamatai a világ számos piacán csiszolódtak.

Szabályozz okosan

A jó város elképzelhetetlen jó városirányítás nélkül. A sikeres állami jelenlétet azonban nem a betonba öntött monumentumok jelzik, sőt: a lesüllyedő városok jellegzetes ismertetőjele a túl sok és olcsó ingatlan és a kereslethez mérten bőséges (túlzó) infrastruktúra. A városirányítási példaként előkerülő történetek egy kevésbé látványos tevékenység, a szabályozás hatékonyságára hívják fel a figyelmet. A városok szabályozási igénye abból ered, hogy a közel élés miatt a városi élet során hozott döntéseknek gyakran vannak olyan hatásai, amelyek a döntésben nem résztvevőkre is hatnak (közgazdászul: sok az externália). És az is igaz, hogy az utak, a közbiztonság vagy a világítás hasznát a sűrűn lakott területen mindenki élvezi (sok a közjószág is). Márpedig az ilyen és ehhez hasonló helyzetek hatékonyra tételéhez összetett költség-haszon elemzésekkel előkészített szabályozásra van szükség. A városokban ezeknek a problémáknak a megoldása régebben szó szerint élet-halál kérdése volt, amikor a járványok és a ragályos betegségek jelentették a kihívást. Bár manapság a fejlett világban „csak” a szennyezés, a bűnözés és a dugó (4. fejezet, *How were the tenements tamed?*) a városlakók ellenfele, a fegyver ugyanaz: az okos szabályozás.

Számtalanszor bebizonyosodott például, hogy a közlekedési dugókat nem lehet jól kezelni további sávok építésével, mert amíg ingyen lehet az utakat használni, addig az úthasználat mindig magasabb lesz a hatékonynál. A közgazdászok szerint – akik a döntések nem szándékolt hatásaira is koncentrálnak – ezért csak az vezethet hatékony megoldáshoz, ha az autósokkal azt a költséget is megfizettetik, hogy mások kárára növelik a forgalmat. Ezért vált a szingapúri dugódíj a modern kihívásokra adott szabályozási válasz sokat idézett példájává. Hasonlóképpen, a közgazdászok szerint a műemlékvédelem és az építési szabályozás is hatékonyabb eredményre vezet(ne), ha nem tekinthet(ne) el a kedvezőtlen indirekt következményektől. Márpedig az építkezés korlátozása esetén az új lakóhelyek valahol a városon kívül fognak megépülni, és a lakók valószínűleg autóval járnak majd a munkahelyükre, növelve ezzel a forgalmat és a levegőszennyezést.

Egy városban tehát sok helye van a szabályozásnak, a korlátozásnak, és a piaci kudarcok javításának. A kiszámítható és megalapozott szabályozás a városok működések elengedhetetlen kerete.

Magasabbra, ne laposabbra

A városok működésének egyik lázmérője, hogy mennyien adják fel a városi létet, és költöznek ki az agglomerációba. Az agglomerálódás nemcsak hogy felemészti a bejárók idejét, de környezeti szempontból sincs ingyen (8. fejezet, *Is there anything greener than blacktop?*): a rengeteg ingázás óriási széndioxid mennyiséget termel. Ha gazdagabb és zöldebb jövőt remélünk a Földnek, akkor annak bizony városiasabbnak kell lennie. Glaesert olvasva pedig sok mindent megérthetünk a szuburbanizációról is (7. fejezet, *Why has sprawl spread?*). A folyamat miatt a keresleti és a kínálati oldal is okolható.

A kínálati oldalt tekintve evidens, hogy az elérhető ingatlanok mennyisége befolyásolja, mennyien maradnak a városban. A kínálatot pedig ugyanazon a területen az acélszerkezetes váz és a lift feltalálása óta az ég felé építéssel lehet növelni (6. fejezet, *What's so great about skyscrapers?*). A városok fejlődésének óriási hulláma zajlott a felhőkarcolókat lehetővé tévő műszaki újítások terjedésével. Ahol viszont nem használják ezeket a lehetőségeket, a kínálat szűkössége emeli az árakat: jó néhány kutató igazolta, hogy az építést erősebben szabályozó helyeken kisebb a megújulás, és drágábbak a lakások. India mesés városa, Mumbai nem figyelte erre a leckére, és a brit hagyományokat igyekezett adaptálni. Az építkezési szabályozás a lapos várost támogatta, ami csillagászati ingatlanárakat eredményezett a belvárosban. Érthető, ha nem tolonganak a munkáltatók az irodákért.

A városok köré költözésnél persze a keresleti oldal is meghatározó. Számos tanulmány mutatta ki, hogy az alacsony amerikai benzinár az egyik magyarázó tényezője annak, hogy miért hajlandóak többet autózni naponta az amerikaiak. A kiköltözés legfőbb vonzereje természetesen a zöldebb környezet, a nagyobb, kertes házak. De ennek az ára a több ingázás. Ebből következően minél könnyebb bejutni a városba, az ellenérv annál halványabb, azaz ha az elővárosi közlekedés fejlődik, azzal bizony az agglomerációk vonzereje nő. És minél többen kiköltöznek, annál inkább mehetnek utánuk a munkahelyek, a szolgáltatások, és az iskolák legjobb tanárai.

Ahhoz, hogy Budapest eredményesen csábíthassa vissza azokat, akik az utóbbi tizenöt évben az agglomerációba költöztek, itthon is ezeket a keresleti és kínálati tényezőket kell feltárni, és erre alapozva lehet kidolgozni hatékony stratégiát.

Jóllétet

A modern város az élet élvezeteinek tárháza. Hajdanán az iparvárosoknál a munkások hajlandóak voltak elviselni a zsúfoltságot, a környezetszennyezést, a járványokat a hatékonyabb termelésért cserébe kapott magasabb gyári fizetésekért, mostanában pedig a városiak hajlandóak kevesebb jövedelmet is elfogadni, ha egy élvezhető városban laknak. Manapság sokan azért választják a városi életet, mert szeretnek ott lenni (5. fejezet, *Is London a Luxury Market?*). Szeretnek beülni az éttermekbe, élvezni a világ vezető szórakoztatási művészeit a koncerteken és az operában, és sokaknak az is élvezetet okoz, hogy pénzüket nagy áru kínálatot válogatva költhetik el. Mi több, a fejérről a talpára állítva a közhelyet, Glaeser egészséges városi életéről ír arra hivatkozva, hogy New Yorkban az élettartam már jóval hosszabb az amerikai átlagnál. Nem utolsósorban – természetesen ez a megállapítás is komoly kutatási eredményeken alapul – a könnyebb pártalálás is vonzza a városiakat. A városi élet ezen előnyei manapság szinte paradox módon azt eredményezik, hogy a magas városi bérekhez képest is magas ingatlanárak és drága szolgáltatások jelzik egy város kedveltségét. Nem véletlen tehát, hogy a városversenyek közül egyre több állítja a vizsgálat középpontjába az életminőséget.

Ebben a versenyben Budapest továbbra is jól szerepel. A [Mercer \(Quality of Living\) felmérésében](#), amelyet Bécs vezet, Prága után Budapest foglalja el a második helyet Kelet-Közép-Európában. Ez a mutató azonban nem feltétlenül van összhangban a város gazdasági érdekeivel, és ezért csalóka is lehet: Prága és Bécs megőrzött történelmi városrészei sok turistát vonzanak, de akadályozzák az új irodák építését. Ezt az ellentmondást bizonyos fokig oldja csak fel a kétpólusú városszerkezet: bár Párizs belvárosa megőrizte történelmi jellegét, és a Défense az üzleti élet központjává vált, a vállalatok a többi nyugat-európai városnál kedvezőtlenebbnek ítélik meg a francia főváros iroda-elérhetőségét.

Mit tehet a város?

A [European Cities Monitor](#) által megkérdezett gazdasági döntéshozók szerint a kormány által alakított üzleti környezet („Climate governments create”) meghatározó a döntéshozatal szempontjából. Ebben pedig nem szerepel jól Budapest: Pozsony, Bukarest, Varsó és Prága is megelőzi a magyar fővárost, ami igencsak hátracsúszott a sorban 2008 óta. Nyilvánvaló, hogy egy város nem működhet függetlenül az országtól, és az is igaz, hogy az eddig kiemelt tanulságok inkább arra vonatkoznak, hogyan tudja elrontani a helyzetét egy várost. Ha nincsenek olyanok, akiktől tanulni lehet, ha kevesen vannak, akik tanulni képesek, ha túl szigorúak az építési szabályok, ha a kellemetlenségek az agglomerációba küldik a családokat, akkor a város nem jó úton jár. Glaeser szerint a kudarcot vallott városok egyformák: kihalt utcák, szegényes program-, áru- és munkahelyválaszték.

A siker receptje viszont nem univerzális. Sok városnak sokféleképpen sikerült felemelkednie a történelem során (9. fejezet, *How do cities succeed?*): az országos közigazgatási központ feladatai nagy húzóerőt jelentettek Tokiónak. Szingapúr a legfejlettebbek és a szenegáli Gaboron a legszegényebbek közül arra példa, hogy jó vezetéssel sokat lehet tenni a városért. Boston, Minneapolis és Milánó mind abból profitált, hogy sikerült a modern világ iparágainak (a tudománynak és a divatnak) fókuszpontjává válniuk. Chicago és Atlanta példája arról szól, hogy akár a város növekedésének támogatásával is fel lehet virágoztatni a várost. És persze egyre fontosabb szempont, ha valahol jó élni: Vancouver az életminőséget vizsgáló rangsorok egyik állandó éllóvasa.

Azt reméljük, hogy Budapest tud tanulni más városok sikereiből és kudarcaiból, így egyszer majd belőle is pozitív példa válhat Glaeser professzor következő bestsellerében.