

# **PEST MEGYE STRUKTÚRA-TERVE LIGHT VÁLTOZAT, – FENNTARTHATÓ SZCENÁRIÓ VÁZLATA**

Fleischer Tamás

## **BEVEZETÉS<sup>1</sup>**

A Pest megye térségének mai problémáiból kiinduló, ugyanakkor lehetőség szerint a jövőben bekövetkező fordulatokra helyesen számító és jól reagálni képes működésmódot leíró forgatókönyv összeállítása a feladatunk. Ezen belül, a csoporton belüli munkamegosztásban, de saját elképzeléseinkkel is összhangban, egy környezetbarát, vagy fenntartható jövő forgatókönyvének a felvázolását vállaltuk..

Ennek megfelelően, az általánosból a konkrét felé haladva, a következő fő lépések végiggondolását látjuk szükségesnek.

- (a) A fenntarthatóság térbeli követelményeinek általános összegezése.
- (b) A megye térségének konkrét probléma-leltára és ezen belül a jövőt döntően befolyásoló (külső és belső) kritikus elemek kiválasztása.
- (c) a scenárió: a kívánatosnak tekintett jövőkép és működésmód felvázolása
- (d) annak az eszközrendszernek a fő elemei, amelyek lehetővé teszik a kívánatosnak tekintett jövő irányába történő elmozdulást.

Ezen lépések közül (d) kidolgozását jelenleg nem tekintjük feladatunknak, viszont a megelőző pontokat legalább egy csoportkonzultáció vitaanyagának alkalmas vázlat szintjéig elő kell állítanunk.

---

<sup>1</sup> Készült Pest megye struktúratervének kidolgozásához közbenső munkaanyagként.

## A FENNTARTHATÓSÁG TÉRBELI KÖVETELMÉNYE

A fenntarthatóságnak, illetve a fenntartható fejlődésnek bár számtalan, (egymással nem is mindenben harmonizáló) definíciója van, a legelterjedtebbnek mindenképpen a Bruntland-bizottság 1987-es jelentésében szereplő meghatározás számít, vagyis „*fejlődés, amely úgy elégíti ki a jelen nemzedék igényeit, hogy az ne akadályozza a jövő nemzedékek képességét saját igényeik kielégítésében.*” Ezt a követelményt röviden az *intergenerációs szolidaritás* követelményeként is szokták emlegetni. Az idézett meghatározás valóban nagyon tömören összefoglalja a fenntarthatóság lényegét, ugyanakkor óhatatlanul kizárólagosan annak az *időbeli* vonatkozására irányítja a figyelmet, – annyiban jogosan, hogy az alapeszme valóban egy rendszer működési lehetőségének az időbeli fenntartását célozza. Könnyen belátható azonban, hogy a Föld egészére érvényesíteni kívánt fenntarthatóság nem nélkülözhet olyan további kritériumokat, amelyek túlmutatnak az *intergenerációs* kötelezettségeken és az egyidejű, azaz *intra-generációs* viszonyokra is vonatkoznak.

Míg az időbeli, intergenerációs viszony *egyirányú* (mi gondoskodhatunk kései utódaink körülményeiről, de ők nem tudnak hatást gyakorolni a mi köznyezetünkre), addig a generáción belüli, térbeli reláció *kétirányú*. Megfogalmazható – az időbeli mintájára – a *térbeli szolidaritás* követelménye: (úgy elégítsük ki a saját régióink igényeit, hogy ezzel ne korlátozzuk a más térségek lehetőségeit saját igényeik kielégítésében); de ugyanakkor a fordított irányra is figyelniünk kell, hiszen a többi régióban is bekövetkezhet olyan változás, ami viszont a mi lehetőségeinket korlátozza. Alapkövetelményként természetesen minden más térség lakóitól is elvárható, hogy ez lehetőség szerint ne forduljon elő, – de ez a nem elegendő. Ezen túlmenően, a saját régióink fenntarthatósága érdekében *elővigyázatosnak* is kell lenniünk, és gondoskodniunk kell *önvédelemről* is, olyan változások bekövetkezése esetére, amelyek kívülről veszélyeztethetnék a mi fennmaradásunkat,

A fenntarthatóság utóbbi térbeli feltételére, a *térbeli önvédelem* szükségességére irányítja rá a figyelmet Manuel Castells (1996), amikor bevezeti és megkülönbözteti egymástól a *helyek tere* és az *áramlások tere* fogalmakat (metaforákat). *Helyek tere* az a hagyományos, szomszédsági viszonyokat lefedő folytonos tér, amiben tradicionálisan élünk, és amely térnek az ott élők számára neve, *jelentése* és *jelentősége* van. Az *áramlások tere* viszont kívülről érkező hatások erőterét jelenti. Míg a helyek tere rendjét, szabályait, életviszonyait, kultúráját, struktúráit az ott élők alakítják ki, számos különböző (sokdimenziós) kapcsolat alapján, addig az áramlások tere mentén érkező hatások általában külső, és a fogadó térség (=’a hely’) számára idegen logikát közvetítenek.

Castells a térbeli fenntarthatóság követelményét úgy fogalmazza meg, hogy **a helyek terét meg kell védeni az áramlások tere felől érkező hatásokkal szemben.**

Csak a félreértések elkerülése érdekében fontos leszögezni, hogy a védelem egyáltalán *nem* elzárkózást jelent, sőt, világosan kell látni, hogy pozitív változások elindítójaként számos esetben éppen a külső hatás válik a helyi fejlődés forrásává. A védelem kapcsán arról van szó, hogy *a túl erős, túl hirtelen külső hatások nem fejlesztik, hanem felbomlasztják a belső struktúrákat*. Az önvédelem leckéje éppen az, hogy *egyensúlyban kell tartani* a belső struktúrák felszívóképességét, adaptációs készségét a külső változásokkal. Ez a törekvés esetenként időlegesen jelentheti a külső áram *fékezését* is, döntően és távlatosan azonban *a belső struktúra aktív módon való fejlesztését*, tanulóképességének fokozását kell, hogy jelentse.

A fenti, vázlatosan kifejtett megfontolások mutatják be annak a gondolati keretnek a magját, amit a fenntarthatóság konkrét, Pest megyére vonatkoztatott forgatókönyve megalkotásakor szem előtt kívánunk tartani. A továbblépéshez nyilvánvalóan szükség van arra, hogy értelmezzük Pest megyét, mint a helyek terét, azaz megfogalmazzuk azt a struktúrát, rendet, kultúrát, amit megőrzendőnek és fenntartandónak gondolunk, (és amit az ott élők megőrzendőnek és fenntartandónak gondolnak); és ugyancsak megfogalmazzuk az áramlások terét, azaz azokat a változásokat és hatásokat, amelyek a kívánatos elemek fennmaradását veszélyeztetik. Ugyanakkor nem kerülhető el további tények számításbavétele sem: nevezetesen azok a belső folyamatok, amelyek leküzdendő, hátráltató tényezőt jelentenek; illetve olyan külső hatások, amelyek befogadását éppen elősegíteni érdemes.

## PEST MEGYE: ÉRTÉKEK, PROBLÉMÁK, VESZÉLYEK, REMÉNYEK

### A Budapest / Pest megye viszony

Mindenképpen az első problémapontok közé tartozik a főváros-megye viszony. Itt nem az aktuális politikai viharokról van szó, ezek csak árnyalhatják a mélyebben megbújó problémát.

*A főváros kisugárzása veszélyezteti Pest megye, 'mint hely' identitását.*

(1) Ennek a helyzetnek az egyik lehetséges probléma-megfogalmazása szerint a fővárosi sugárzás a külső hatás, az 'áramlási tér'; ez az, amire Pest megyének nincsen hatása. Ebből a felfogásból kialakult egy (legalább is vitatható) védekezési stratégia, amelyik az *elkülönülésben, a fokozott elzárkózásban* látja a kiutat és az országban a *fővárossal szemben* próbál új szövetségi rendszert keresni.

(2) Elképzelhető lenne egy ettől gyökeresen eltérő probléma-felfogás, amelyik abból indul ki, hogy Pest megye belső értékei, azok, amelyeket meg kell védeni, nem függetlenek a főváros közelségétől. Ahhoz, hogy ezeket az értékeit a megye megvédje, éppen, hogy a *fővárossal való partnerségben* kellene felkészültebbnek lennie a jelenleginél: Hogyan lehet ebben az irányban javulást elérni?

Az egyik kísérleti irány tehát az elzárkózás, a külön való felkészülés, a konfrontációra való tréning, erő alapon, a kölcsönös zsarolások játszmáira készülve.

A másik választható irány azon struktúrák megerősítése, amelyek *partnerré* teszik a megyét egy együttműködésen belül. A témakörök a múltból nagyrészt adottak, hívószavakkal Természet, Vízforrás, Munkaerő, Lakóhely, Telephely, Élelmiszerforrás, Hétvége, Pihenés, Lerakóhely, Tisztítóbázis. A megyének az az érdeke, hogy az ezen metaforák mentén kibontható folyamatok lineáris, egyirányú áramok helyett zárt, teljes ciklusában figyelembevett körfolyamatokként legyenek kezelve, rendszerösszefüggésekben a teljes érdeklánc világos áttekintésével. Mindenképpen fontos, hogy ebben a felfogásban **a főváros és a megye együtt alkotja a térbelileg folytonos és sokdimenziós kapcsolatrendszerrel átszótt 'hely'-et, a 'helyek terét'** és nem pedig egyenkénti, szeparált, külső egydimenziós 'áramlatok' formájában kell reagálniuk egymás hatásaira.

Összefoglalva: alapprobléma: Nem-Partnerség. Cél: Partneri viszony elérése. Gyermeki reakció: kamaszodási tünetek, leválásra törekvés, küzdelem az apakomplexus ellen az önállóság hangsúlyozásával, belsőből külső viszonyra degradált kapcsolatokkal.

Felnőtt reakció: egyenjogú partneri viszony kiépítése közös érdekek keresésén át és a belső kapcsolatok javításával..

A továbbiakban szinte mindegyik hívószó (Természet, Vízforrás, Munkaerő, Lakóhely, ...stb.) kapcsán felmerülő téma egyedileg kidolgozható, és átgondolhatóak vele kapcsolatban a fentebbi általános elvek, úgymint a belső és a külső kapcsolatrendszer megkülönböztetése, illetve az elkülönült folyamat helyett rendszerbe illesztés peremfeltételeinek a megállapítása; végül az egyrangú partneri viszonyba illesztés feltételei.

Megjegyzendő, hogy ebben a munkában a Budapest / Pest megye viszony konfliktusaira természetszerűen *Pest megye problémái felől* közelítünk. Abban az esetben, ha megoldásként elfogadjuk a „közös hajóban” elvét, akkor a problémás belső kérdésköröknél hasonlóképpen számításba kell venni a *főváros oldaláról* felmerülő problémamegfogalmazásokat is.

### **Beépítés és zöldterület**

Az egyes anyagáramlatként megragadható problémákhoz képest is kiemelhető komplex volta miatt, továbbá a jelenlegi folyamatok dinamikája okából is a terület-használatnak az a vonulata, amelyik *zöldterületek beépítéseként* foglalható össze. Tulajdonképpen arról van szó, hogy hagyományos piacgazdaságokban a szuburbanizáció jelensége a közlekedési technológiák és módok fejlődésével párhuzamosan, azaz egy viszonylag hosszabb időszak alatt ment végbe. Ez a lassúbb fo-

lyamat részben a társadalmat is fokozatosan szoktatta hozzá a változásokhoz, ugyanakkor a szabályozás számára is időt hagyott arra, hogy legalább a legkirívóbb problémákra reagálni legyen képes. Ehhez képest Európa keleti felében a piac és a települési önkormányzatiság igen gyors váltást eredményezett, és a kialakuló folyamatok felkészületlenül érték éppen az újonnan létesült önkormányzatokat.

Azok a pozitív tradicionális értékek, mint a viszonylag *kompakt települési beépítés* és az *összefüggő zöld ékek és sávok megléte* ebben a térségben a legutóbbi időkhöz fennmaradtak. Fennmaradásukban szerepet játszott, hogy a társadalomnak egy igen jelentős része számára a tömegközlekedés jelentette a mobilitás egyetlen lehetséges formáját, márpedig *a tömegközlekedés nem folytonos, hanem jellegzetesen pontszerű kiszolgálást tesz csupán lehetővé*, és akadályozza azt, hogy a sűrűn látogatott lakó és munkahelyi funkciók túl távol kerüljenek a települések ellátott belső részétől. Lényegében az egyéni közlekedés általánossá válása, (illetve az a felfogás, hogy nemlétezőnek lehet tekinteni mindazokat, akik nem képesek autóval eljutni bizonyos helyekre) adta meg a technikai hátterét a felgyorsuló szuburbanizációnak. Korábbi anyagokban részletesebben foglalkoztunk magának a folyamatnak az elmentmondásosságával, vagyis, hogy a rövid távú bevételi érdekek mentén az önkormányzatok és a beruházók együttműködve áldozzák fel a hosszú távon egyre jelentősebb értékkelé váló zöldterületeiket; sőt ezzel maguk az önkormányzatok akadályozzák meg, (könnyebb ellenállást kínálva fel zöldmezős beruházások irányában) hogy a tőke a zöldmezős beruházások helyett részt vállaljon *a települések belső részének megújításában*.

Ezt a gondolatmenetet részleteiben nem ismételve, itt egy másik csapdajelenségre hívjuk fel a figyelmet. A tömegközlekedés használata továbbra is elősegítené a települések belső részének a prosperitását, lényegében a korábbi módon való további fejlődését. Ehhez azonban *egy vonzó és kényelmes tömegközlekedésre van szükség*. A tömegközlekedés önmagában vizsgált piaci hatékonysága, és az ennek alapján való visszafejlesztése oda vezet, hogy az itt megtakarított összegeknek (a környezeti veszteséggel itt nem is számolva) pénzben és viszonylag rövid távon is többszörösét kell az önkormányzatoknak a szétterült település infrastruktúrájának a fejlesztésére fordítania, amikor követni kényszerül az egyéni közlekedés logikájába kényszerített településfejlődést. Itt tehát a városfejlődés és a közlekedés-fejlődés közös rendszerként történő átgondolása képez kulcsot a források egy esetleges ésszerűbb használatához, ami természetesen nem teszi feleslegessé a kompakt városfejlődést szabályozási oldalról is elősegítő és ösztönző jogi előírások kialakítását.

### **A mennyiségi növekedés hajszolása és félreértése, a minőségi váltás elmulasztása**

Amikor az 'áramlások teréről' vagyis a térséget kívülről érő áramlásokról beszélünk, a környezetbarát megközelítésben mindig felmerül, hogy a védekezéshez

tartozik az *áramlások fizikai mennyiségének a csökkentése* is. (Megjegyzendő, hogy például a közlekedést illetően ma már ez a célkitűzés kiinduló részét képezi az EU 2001-ben publikált közlekedéspolitikájának is (Time to Decide 2001) azaz „tekintélyvel” is hivatkozhatunk a törekvés komolyan vételére.) Azt tapasztaljuk, hogy függetlenül attól, hogy a csökkenés követelménye deklarálásra kerül-e vagy nem, a közlekedési szakmán belül mindenképpen van egy ellenkezés ennek a követelménynek a komolyanvételével szemben. Ez érthető, ha úgy gondolkozunk, hogy természetes, hogy a közlekedés igyekszik fenntartani a nagy forgalom lehetőségét, hiszen a szakma ebből él.

Itt érződik a félreértés, nevezetesen abban a tekintetben, hogy a valójában a közlekedési ágazat *nem a közlekedés mennyiségéből*, hanem a *közlekedés bevételeiből* él. A nagy mennyiségek és alacsony színvonal fenntartása egyáltalán nem szolgálja a közlekedési ágazat versenyképességi érdekeit, legfeljebb egyfajta ’semmi-neváltozzon’ kényelmi megfontolást takar. Éppen ezért különösen paradox, amikor a közlekedési szakma képtelen átállni egy minőségi közlekedésre irányuló szemléletre, ahol **kiinduló elvet kell képezzen az a megfontolás, hogy a bevételek nem az elszállított mennyiségekkel, hanem a kiszolgálás minőségi paramétereivel arányosak.**

Van egy általános trend, amit **a telephelyválasztásban** úgy fogalmazznak meg, hogy **ma már a ’puha tényezők’ válnak a szelekció ’kemény tényezőivé’ azaz egy nemzetközi vállalat letelepedésekor a kényelem, a nyugodt élet, a közbiztonság, a szabadidő eltölthetősége** legalább olyan súlyt képvisel, mint korábban a víz, a munkaerő, az energia rendelkezésre állása. Ugyanezt a gondolatmenetet át kellene vezetni a közlekedés-tervezésre is, ahol az mondható el, **hogy a közlekedésen belül is egyre nagyobb jelentőségre tesznek szert egy térségben a puha jellemzők: a menetrendszerűség, megbízhatóság, kényelem stb.** Ehhez képest általában túlzott hangsúlyt látszik kapni az a törekvés, hogy hogyan lehetne az agglomerációt a főváros irányába további autópályákkal áttörni (M2, M6, M10), miközben mindez kifejezetten ellene dolgozik a térség jobb élhetőségének, életminőségének.

#### A ’PEST MEGYE LIGHT’ FORGATÓKÖNYV KULCSELEMEI

Az eddigi megfontolások alapján a „Pest megye light / fenntartható fejlődés” forgatókönyv alapvető célja egy, *az életminőséget, az ehhez tartozó környezeti és szociális stabilitás elérését középpontba állító fejlesztéspolitika felvázolása*, ahol a gazdaság fejlesztése a célok elengedhetetlen tartozéka, de egyértelműen az előbb vázolt célok elérésének az eszközeként, nem pedig önmagáért való célként megfogalmazva.

Ennek a fejlesztéspolitikának a törekvései között az első helyen a belső kapcsolatrendszer kiteljesítése áll, ami a térségen belül a *feltételek kiegyenlítésére, a hie-*

*rarchikus viszonyok tompítására* koncentrálnak. Itt tehát kevésbé a csúcs- vagy elit (technológiák és fogyasztók) idevonzása kerül a középpontba, mint inkább az idevonzott tényezők végigfuttatása a teljes térségen, a fogadókészség piramisa széles alapjának a megteremtése. (*Befogadható* technika, *elterjeszhető* turizmus, *nyújtható* szolgáltatás). A tudatosság a *kapcsolatrendszer sokoldalúságára* fektet nagyobb súlyt, mintsem a leteleptendő tartalom központi kiválasztására.

A forgatókönyv másik térbeli törekvése az *éles térbeli határvonalak oldása*, tompítása, éles váltások helyett fokozatos kis lépcsők kialakításának az elősegítése. Minden olyan folyamat, amelyik funkcionális egységeket térben szegregál, ellene dolgozik ennek a törekvésnek. A szegregálódás bizonyos tényeit kényszerűen tudomásul kell venni, de a nem lehet a térségi beavatkozás feladata ennek az elősegítése, az erre való ösztönzés.

#### *A térség kifelé irányuló szerepkörének értelmezése*

Kétségtelenül az lenne a kényelmes, ha egy „fenntartható fejlődés” forgatókönyv köré egy fenntartható világot képzelhetnénk el külső környezetként, amelyik nem világméretű konfrontációval próbálja megoldani a kétségtelenül súlyos mai konfliktusokat, kezelni a globális méretű egyenlőtlenségeket, hanem fokozatos kompromisszumokkal, békés úton. Bár meggyőződésünk, hogy hosszú távon az emberiségnek nincs más választása, az is világos, hogy ennek a világpolitikai hatalommal bíró tényezők általi felismerése egyelőre késik, és a jelenlegi folyamatok éppen ezzel ellentétes irányban haladnak, kölcsönös fenyegetések és háborús veszélyhelyzetek kiváltása, sőt provokálása irányában. Hasonlóan konfrontatív elemek és dominanciára törekvés jellemzi a világgazdaságot is. Ennek ellenére úgy képzeljük, hogy a lokális törekvések érvényesülésének nem feltétele, hogy a magyar főváros dominanciára, minden áron központi szerepkörre, térségéből való kiemelkedésre törekedjen, éppen ellenkezőleg, a térség erejét és stabilitását éppen azzal lehetne fokozni, ha térségként, „összehuzalozva” tudna fejlettebbé válni. Egyébként, ahogy Európa, úgy Közép-Európa is csak tömbként, egységként esélyes arra, hogy (akár az unión belül is) valódi tényezővé válhasson. Nagyon is provinciális törekvésnek tűnik egy leszakadó, leírt térség „viszonylag elviselhető” helyszínként központtá válni, abszolút összehasonlításban ennél az életmód, a környezet, a kultúra (választott prioritásaink) szempontjából mindenképpen ígéretesebb lenne olyan térség (esetleg szürkébb) részévé válni, amelyik viszont rajta van a térképen.

Ráadásul éppen ez a kevésbé direkt pozíciószerzési törekvés lehet eredményesebb még a gazdaságcentrikus logika mérőszámai szerint is: ugyanis a belső kiegyensúlyozottság elérése többek között eredményes tőkevonzó hatással is fog járni. Abból a helyzetértékelésből, miszerint a magyar főváros térsége jelenleg igen előnyös (és felértékelődő) külső pozícióját is kevésbé képes előnyökké változtatni, pontosan arra következtethetünk, hogy a térségi adaptációs készség javítására kellene nagyobb

erőfeszítéseket tenni, nem pedig arra, hogy a meglévő jó pozíciókat további tengelyeknek a fővárosba nyalábolásával még előnyösebbé fokozzuk.

Annak a divatos és elterjedt megfogalmazásnak (egyébként minden közép-európai térség ezt mondja) hogy *Híd leszünk Nyugat és Kelet között* megítélésem szerint a következményei máig nincsenek alaposan végiggondolva. A Híd szerephez mindenki nyugatról érkező tőkét, menedzsereket, technológiát, know-how-t, munkakultúrát, innovációkat társít, és szinte soha nem hallani, hogy a hídszerep vállalása azt jelenti, hogy a fenti értékekkel befutó „Kék Nyíl” szuperexpress mellett a pályaudvaron még sokáig fogadni fogjuk a Balkán felől befutó Rozoga Mocskost is, a Turisták között elvegyülő Munkanélkülivel, Feketemunkással, Koldussal, Prostival, Tolvajjal, Maffiózóval – (akiket, persze, itteni és nyugati kollégáik fogadnak, jól ellátva a Híd szerepet...). A Híd szerep vállalása az ezzel való együttélés vállalását jelenti, – természetesen nem örökre, csak addig, amíg erre akarjuk a Jövőt alapozni.

**Célszerű lenne észrevenni, hogy a Híd szerep nem Regionális Központ szerepkör, hanem Regionális Periféria szerep.** Ettől egyébként még vállalható lehet, de jó, ha tisztában vagyunk vele, hogy mire vállalkozunk.

*A térség belső szerepkörének foratókönyve (kulcselemek)*

A közép-európai térség egészének kell innovációs és kommunikációs, tudásgazdag stb. irányú fejlődési pályára lépnie ahhoz, hogy a hasonló irányba tartó fejlett Európával lépést tudjon tartani. Ez jellegzetesen sokközpontú és integratív feladat, ami akkor működik, ha *partnerek* vannak hozzá és *kiterjedt pályák* kötik őket össze. Minden egyes pont értékéhez hozzátartozik annak sokirányú kapcsolatrendszere, kapcsolatgazdagsága. Központi szerepkör igénylése ebben a kontextusban azt jelenti, hogy *másoknak ne legyen* olyan kiterjedt a kapcsolati hálója, mások legyenek valamennyire ráutalva a központra. A térség egésze szempontjából ez a központi szerepkör *kényszerkapcsolatként, szűrőként, fék-ként, akadályként, veszélyként, nagyobb sebezhetőségként* is megfogalmazható, sőt a központi szerepkör fenntartásában való érdekeltség kifejezetten akadályozza ennek a kapcsolati struktúrának a felszámolását, a térségi kapcsolatrendszer kiteljesítését.

A kapcsolatgazdagság mellett egy térség értékei közé tartozik a *funkciógazdagság* is. Vannak olyan funkciók, amelyek megkívánják a belső kapcsolatok hierarchiáját, a központ-szerepkört, másoknak erre nincs szükségük. Még a központra igényt tartó szervezettségű funkciók esetében sem előírás azonban az, hogy egy térségen belül mindennek ugyanoda kellene, hogy kerüljön a központja. A belső kapcsolatok szegényessége esetében ez előnyös lehetett, hiszen ha már egy település elérhetősége biztosítva volt a térség többi települése felől, érdemes volt rászervezni minden központi funkciót. Ha azonban a kapcsolati háló kiépült, több pont is hasonlóan centrális helyzetű lehet, és nincs indok tovább arra, hogy minden funkció ugyanott legyen összefogva.



A fenntartható térségi forgatókönyv éppen ezt a célt kívánja elősegíteni: lehetőség szerint ne szeparálódjanak és halmozódjanak a térségen belül az előnyös illetve a hátrányos funkciók, hanem éppen ellenkezőleg, ezek minél változatosabb mintázatot nyújtsanak a térben. Természetesen Budapest, vagy akár a Belváros és Piliscsév soha nem lesz azonos súlyú: de a közöttük létrejövő viszonyok attól lehetnek többrétűek, és kölcsönös érdeken alapulóak.

A sokrétű hálózatok a gazdag mikroszerkezeti struktúrát tudják a térségen belül elősegíteni, ahol a keresleti-kínálati kapcsolatoknak egy jelentős része kistérségen (de legalább is kis távolságon) belül kielégíthető. Ez a struktúra éppen ellentétes a nagy monolit funkcionális park-jellegű altérségekre való tagoltsággal, ahol lakópólusok, tudáspólusok, logisztikai pólusok, környezeti rekultivációs funkciójú térségek és természetvédelmi területek nagy foltjaiból áll össze a térség. Vannak olyan funkciók, amelyek ipari méretű fizikai koncentrációval végezhetőek csak hatékonyan, ezek természetesen jobban el fognak különülni (pl. a logisztikai funkciók egy része). Az azonban egyáltalán nem cél, hogy az élet szerveződése is hasonló technokrata és egyszerűsítő sémát kövessen a térségen belül. A nagytérségi, régióközi kapcsolatoknak racionálisnak és a térség kiszolgálására alkalmasnak kell lenniük, de ezeknek a tengelyeknek keretezniük kell a helyi teret és nem felbomlasztani vagy helyettesíteni a helyi kapcsolatok rendszerét. A nagytömegű fizikai mozgatóssal járó logisztikai funkciók racionalitásához tartozik, hogy tengelyeket alakítsanak ki és pólusokat hoznak létre: de kifejezett hiba és funkciókeverés lenne ezekhez a pólusokhoz igazítani az életmód, lakás, munka, üdülés, szórakozás, kereskedelem helyben lebonyolítható tevékenységeit. A fenntarthatóságot szem előtt tartó forgatókönyv nem a logisztika racionalitását állítja a középpontba, hanem megfordítva, a felsorolt funkciók, életmód-elemek kellemes és kedvező lebonyolíthatóságát, és éppen azt várja el a logisztikától, hogy szolgálja ki a számos más szempontnak jól megfelelő térbeli elhelyezkedésű társadalom igényeit.

*2002. november 19.*

## TARTALOMJEGYZÉK

**PEST MEGYE STRUKTÚRA-TERVE  
LIGHT VÁLTOZAT, –  
FENNTARTHATÓ SZCENÁRIÓ VÁZLATA**

Fleischer Tamás

<b>BEVEZETÉS</b> .....	<b>1</b>
<b>A FENNTARTHATÓSÁG TÉRBELI KÖVETELMÉNYE</b> .....	<b>2</b>
<b>PEST MEGYE: ÉRTÉKEK, PROBLÉMÁK, VESZÉLYEK, REMÉNYEK</b> .....	<b>3</b>
A Budapest / Pest megye viszony	3
Beépítés és zöldterület	4
A mennyiségi növekedés hajszolása és félreértése, a minőségi váltás elmulasztása	5
<b>A 'PEST MEGYE LIGHT' FORGATÓKÖNYV KULCSELEMEI</b> .....	<b>6</b>
<i>A térség kifelé irányuló szerepkörének értelmezése</i>	7
<i>A térség belső szerepkörének forgatókönyve (kulcselemek)</i>	8
<b>TARTALOMJEGYZÉK</b> .....	<b>10</b>

2002. november 19.