

PEST MEGYE STRUKTÚRA-TERVE: FENNTARTHATÓ FORGATÓKÖNYV VÁZLATA¹

Fleischer Tamás – Tombáczy Endre

BEVEZETÉS

A kilencvenes évek végén elkészült Pest megye területrendezési tervének a előkészítő fázisa.² A térségi egyeztetések a felszínre hozták azt a problémát, hogy a tervezés befejező fázisának kidolgozása előtt mindenképpen célszerű tisztázni a térség néhány alapvető strukturális kérdését, olyan alapkérdéseket, amelyeket nem a területrendezés hivatott megoldani. A megye közgyűlése 2001 elején döntött egy struktúraterv készítéséről. A felkért szakértői team az első évet a struktúraterv metodikájának a kidolgozására fordította, majd ez után látott hozzá a terv elkészítéséhez. Ennek keretében egymással párhuzamosan négy különböző forgatókönyv készült, amelyek rendre a meglévő trendek folytatódna, a gazdaságorientált változat, a pólusképzés prioritása és a fenntartható fejlődés prioritása köré épültek. 2003-ban a forgatókönyvek megvitatása nyomán elkészült egy szintetikus változat amit a megye közgyűlése 2003 novemberében elfogadott.

¹ Pest megye struktúratervének kidolgozásához készített fenntartható forgatókönyv rövidített változata. Maga a struktúraterv négy forgatókönyv szintéziséből épült össze. A struktúraterven Pest megye Önkormányzati Hivatala megbízásából szakértői csapat dolgozott, Csohány Klára megyei főépítész, programkoordinátor, illetve Gauder Péter és Schuchmann Péter felelős tervezők irányításával. – Megjelent az Építési Piac 2004/5. számában.

² Pest megye területrendezési terve, Előkészítő fázis. Pestterv, 2000.

Ebben az írásban a *fenntartható struktúra* forgatókönyvének készítői ismertetik azokat az alapelveket, amelyek mentén a saját változatuk kialakult.

(1) ÉRTÉKORIENTÁCIÓ

A „Pest megye 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 fentebb kiemelt célok elérésének az eszközeként, nem pedig önmagáért való célként megfogalmazva.

(2) A FENNTARTHATÓSÁG TÉRBELI KÖVETELMÉNYE

A fenntarthatóságnak, illetve a fenntartható fejlődésnek a legelterjedtebbnek definiója a Bruntland-bizottság 1987-es jelentésében szereplő³ meghatározás, miszerint „*fejlődés, amely úgy elégíti ki a jelen nemzedék igényeit, hogy közben nem akadályozza a jövő nemzedékek képességét saját igényeik kielégítésében.*”

A fenntarthatóság fenti, *intergenerációs szolidaritás* követelményeként is összefoglalható *időbeli* szemlélete mellett a *térségben* érvényesíteni kívánt fenntarthatóság nem nélkülözhet olyan további kritériumokat, amelyek túlmutatnak az *intergenerációs* kötelezettségeken, és az egyidejű, azaz *intra-generációs* viszonyokra is vonatkoznak. Megfogalmazható – az időbeli mintájára – a *térbeli szolidaritás* követelménye: (úgy elégítsük ki a saját régióink igényeit, hogy ezzel ne korlátozzuk más térségek lehetőségeit saját igényeik kielégítésében); de e térbeli kritérium esetében a fordított irányra is figyelniünk kell, hiszen a többi régióban is bekövetkezhet olyan változás, ami viszont a mi lehetőségeinket korlátozza. Saját régióink fenntarthatósága érdekében szolidaritásunk mellett *elővigyázatosnak* is kell lenniünk, és gondoskodniunk kell *önvédelemről* olyan változások bekövetkezése esetére, amelyek kívülről veszélyeztethetnék a mi fennmaradásunkat.

A jelenség leírásához nagy segítséget jelent az a fogalmi apparátus, amit Manuel Castells⁴ veretett be, amikor is megkülönböztette egymástól a *helyek tere* és az *áramlások tere* fogalmakat. A *helyek tere* a hagyományos szomszédsági viszonyokat lefedő folytonos tér, amiben élünk, és amely térnek az ott élők számára *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

³ Bruntland, G (ed) (1987). Our Common Future: The World Commission on Environment and Development, Oxford: Oxford University Press.

⁴ Castells, Manuel (1996), The Rise of the Network Society. The Information Age: Economy, Society and Culture Volume I. Blackwell.

alakítják ki, addig az áramlások tere mentén érkező hatások általában külső, és a fogadó térség (= 'a hely') számára idegen logikát közvetítenek.

Önvédelemként *a helyek terét meg kell védeni az áramlások tere felől érkező hatásokkal szemben*. Fontos leszögezni, hogy a védelem egyáltalán nem elzárkózást jelent, sőt, 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 **a belső struktúra aktív fejlesztésével, tanulóképességének fokozásával kell egyensúlyban tartani a térség felszívóképességét, adaptációs készségét a külső változásokkal**. A fejlett belső struktúrák térségi és fizikai valóságukban a *belső kapcsolatrendszerek gazdagságában* tükröződnek viszsza.

Ez az a gondolati keret, amit a fenntarthatóság konkrét, Pest megyére vonatkoztatott forgatókönyve megalkotásakor szem előtt kívántunk tartani. **A továbblépéshez Pest megyét kellett, mint a 'helyek terét' értelmezni, azaz megfogalmazni azt a struktúrát, rendet, kultúrát, amit megőrzendőnek és fenntartandónak gondolkunk**, (és amit az ott élők megőrzendőnek és fenntartandónak gondolnak); és ugyancsak megfogalmazni az áramlások terét, és vele azokat a változásokat és hatásokat, amelyek a kívánatos elemek fennmaradását veszélyeztetik. Ugyanakkor egy következetes leltárkészítésben nem kerülhető el további tények számításbavétele sem: nevezetesen azok a belső folyamatok, amelyek leküzdendő, hátráltató tényezőt jelentenek; illetve olyan külső hatások, amelyek befogadását éppen elő kell segíteni.

(3) A FŐVÁROS KISUGÁRZÁSA ÉS PEST MEGYE E IDENTITÁSA

Az elsők között kiemelendő problémapontok közé tartozik a főváros-megye viszony. Nem aktuális politikai kérdésnek, hanem a térségi struktúra egyik alapkérdésének tekintjük azt, hogy miként definiálják az itt lakók az általuk 'hely'-nek tekintett térséget: ebben helyet kap-e a főváros és a megye együttese, vagy ellenkezőleg, a másakra, mint 'külső' hatásra tekintenek-e.

(1) Veszélyesnek, és a fenntarthatóság szempontjából károsnak ítéljük a helyzet olyan felfogását, miszerint a főváros kisugárzása egy *külső hatás*, 'áramlási tér', amire Pest megyének eleve nincsen hatása. Ilyen helyzetértékelésre támaszkodik az a (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) A fenntarthatósági forgatókönyv alapja egy ettől gyökeresen eltérő problémafelfogás, amelyik abból indul ki, hogy *Pest megye belső értékei, amelyeket meg kell védeni, nem függetlenek a főváros közelségétől*. Ahhoz, hogy ezeket az értékeit a

megye megvédje, éppen, hogy a *fővárossal való partnerségben* kellene felkészültebbé válnia a jelenleginél: A stratégiának arra kell irányulnia, hogy ebben az irányban következzen be javulás.

Ehhez azon struktúrák megerősítésére van szükség, amelyek *partnerré* teszik a megyét az együttműködésen belül. A témakörök a múltból nagyrészt adóttak, hívószavakkal Természet, Vízforrás, Munkaerő, Lakóhely, Telephely, Élelmiszer-forrás, Hétvége, Pihenés, Lerakóhely, Tisztítóbázis. A megyének az az érdeke, hogy a fenti fogalmak mentén kibontható folyamatok lineáris, egyirányú áramok helyett zárt ciklusként figyelembevett körfolyamatokként legyenek kezelve, rendszerösszefüggésükben, és a teljes érdeklánc világos áttekintésével. Ebben a felfogásban tehát *a főváros és a megye együtt alkotja a térbelileg folytonos és sokdimenziós kapcsolatrendszerrel átszőtt 'helyek terét'*, ahol komplex együttműködési rendszer kiépítésére van szükség, nem pedig szeparált, egydimenziós 'áramlatok' formájában esetenként reagálnia a megyének és a fővárosnak a másik tevékenységére.

(4) KÉT KULCSELEM: A BELSŐ KAPCSOLATRENDSZER KITELJESÍTÉSE ÉS AZ ÉLES TÉRBELI HATÁROK OLDÁSA

A fenntartható fejlesztéspolitikának a törekvései között az első helyen a belső kapcsolatrendszer kiteljesítése áll, ami a térségen belül a feltételek kiegyenlítésére, a hierarchikus viszonyok tompítására koncentrál. Itt tehát kevésbé a csúcs- vagy elit (technológiák és fogyasztók) idevonzása kerül a középpontba, mint inkább az idevonzott tényezők eljuttatása a teljes térségbe, *a fogadókészség piramisa széles alapjának a megteremtése.* (Befogadható technika, elterjeszhető turizmus, igénybevehető szolgáltatás). A tudatosságnak **a kapcsolatrendszer sokoldalúságára kell nagyobb súlyt fektetnie, és nem pedig a letelepítendő tartalomnak a 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 nem lehet a térségi beavatkozás feladata ennek az elősegítése, az erre való ösztönzés.

(5) A BEÉPÍTÉS, A ZÖLDTERÜLETEK ÉS A KOLLEKTÍV KÖZLEKEDÉS KAPCSOLATA

Komplex volta miatt, továbbá a jelenlegi folyamatok dinamikája miatt is kiemelendő kérdéskör a területhasználatnak az a formája, amelyik *zöldterületek beépítéseként* foglalható össze. Hagyományos piaccgazdaságokban a szuburbanizáció jelensége a közlekedési technológiák és módok fejlődésével párhuzamosan, azaz egy viszonylag hosszabb időszak alatt ment végbe. Ez a lassúbb folyamat 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 az újonnan létesült önkormányzatokat.

Olyan 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 megállóval ellátott belső részétől. Lényegében az egyéni közlekedés általánossá válása adta a technikai hátterét a felgyorsuló szuburbanizációnak. A folyamat ellentmondásosságát mutatja, hogy rövid távú bevételi érdekek mentén az önkormányzatok és a beruházók együttműködve áldozzák fel a hosszú távon egyre jelentősebb értékű zöldterületeiket; sőt ezzel maguk az önkormányzatok akadályozzák meg, (olcsóbb lehetőséget kínálva fel zöldmezős beruházások formájában) hogy a tőke a zöldmezős beruházások helyett részt vállaljon *a települések belső részének megújításában*.

A tömegközlekedés használatának a nagyobb mértéke továbbra is elősegítené a települések belső részének a prosperitását, 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 károkozásokon túlmenően) pénzben és viszonylag rövid távon is többszörösét kell az önkormányzatoknak a szétterült település infrastruktúrájának a fejlesztésére fordítani, amikor követni kényszerülnek az egyéni közlekedés logikájába kényszerített településfejlődést. Itt tehát **a településfejlődés és a közlekedés-fejlődés közös rendszerként történő átgondolása képez kulcsot** a források egy lehetséges ésszerűbb használatához.

(6) A TÉRSÉG KIFELÉ IRÁNYULÓ SZEREPKÖRÉNEK ÉRTELMEZÉSE

A lokális fenntarthatósági törekvések érvényesülésének nem feltétele, hogy a magyar főváros dominanciára, minden áron központi szerepkörre, a közép-európai régióból való kiemelkedésre törekedjen. Éppen ellenkezőleg, **a régió erejét és stabilitását éppen azzal lehetne fokozni, ha térségként, „összehuzalozva” tudna fejlettebbé válni**. 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, ehhez képest az életmód, a környezet, a kultúra (választott prio-

ritásaink) szempontjából mindenképpen ígéretesebb lenne olyan térség (esetleg szűkébb) részévé válni, amelyik viszont *rajta van* a térképen.

Ráadásul éppen ez a kevésbé direkt pozíciószerezési 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 kell nagyobb erőfeszítéseket tenni, nem pedig arra, hogy a meglévő jó pozíciókat további tengelyeknek a fővárosba nyalábolásával még előnyösebbé fokozzuk.*

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, vagy a szabadidő eltölthetősége legalább olyan mértékben mérlegelésre kerül, mint hagyományosan a víz, a munkaerő, az energia rendelkezésre állása. Ez a gondolatmenet érvényesül a közlekedésen belül is, ahol **egyre nagyobb jelentőségre tesznek szert egy térségben a puha jellemzők: a menetrendszerűség, megbízhatóság, kényelem stb.** Ebben az összefüggésben állítjuk, hogy a jelenlegi trendben túlzott hangsúlyt kap az a törekvés, amelyik az agglomerációt a főváros irányába további autópályákkal kíváná áttörni (M2, M4, M6, S10), miközben mindez kifejezetten ellene dolgozik a térség jobb élhetőségének, életminőségének.

A zöldterületek felélésének és a belső közlekedésnek, vagy a vezető szerepnek és a külső kapcsolatoknak az összefüggő tárgyalása azt az megállapításunkat is szemlélteti, miszerint nem elegendő külön-külön leltárba venni a problémákat, mivel nem az egyes problémákra kell közvetlen intézkedésekkel válaszolni. **A problémákat előidéző mechanizmusokat, okokat kell feltárni és főleg ezen a szinten lehet megtervezni a szükséges beavatkozásokat.**

(7) A TÉRSÉG BELSŐ SZEREPKÖRÉNEK KULCSELEMEI

Ahhoz, hogy a tudás- és kommunikáció orientált fejlődési irányba tartó fejlett Európával lépést tudjon tartani, a *közép-európai térség egészének* kell hasonló irányban fejlődnie. Ez *partnerek kiterjedt együttműködését* igényli, amit belső kapcsolatrendszerek gazdagsága tesz lehetővé, beleértve a fizikai összeköttetés pályáit is. **Minden egyes térbeli pont értékéhez hozzátartozik annak sokirányú kapcsolatrendszere, kapcsolatgazdagsága.** Központi szerepkör igénylése ebben a kontextusban azt jelenti, azt akarjuk, hogy *másoknak ne legyen* olyan kiterjedt a kapcsolati hálójuk, ezáltal legyenek valamennyire ráutalva a központra. A térség egésze szempontjából a benne igényelt központi szerepkör *kényszerkapcsolatként, szűrőként, fékként, akadályként, veszélyként, nagyobb sebezhetőségként* is megfogalmazható, sőt a köz-

ponti szerepkör fenntartásában való érdekeltség kifejezetten akadályozza az elavult kapcsolati struktúra felszámolását, a térségi kapcsolatrendszer kiteljesítését.

A fenntartható térségi forgatókönyv azt a célt kívánja elősegíteni, hogy **lehetőség szerint ne szeparálódjanak és halmozódjanak a térségen belül külön zónákba az előnyös, illetve a hátrányos funkciók, hanem éppen ellenkezőleg, ezek minél változatosabb mintázatot nyújtsanak a térben.** Természetesen Budapest és egy kiragadott megyei település soha nem lesz azonos súlyú: de a közöttük létrejövő viszonyok attól lehetnek többrétűek, és kölcsönös érdeken alapulóak.

A sokrétű hálózatok a gazdag mikroszerkezeti struktúra kialakulását 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 alzónákra való tagoltsággal, ahol lakópólusok, tudáspólusok, logisztikai pólusok, környezeti rekultivációs funkciójú zónák 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 racionálisaknak és a térség kiszolgálására alkalmasaknak kell lenniük, de ezeknek a tengelyeknek *keretezniük kell a helyi teret* és nem felbomlasztani vagy helyettesíteni a helyi kapcsolatok rendszerét. A nagytömegű fizikai mozgatással járó logisztikai funkciók racionalitásához tartozik, hogy tengelyeket alakítanak 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.