

244
Dr. Zoltán Zoltán

Pest-környék fejlesztésének lehetséges irányai

A Pest-környéki agglomerációs övezet fejlesztése nagyon bonyolult, szerteágazó problémakört ölel fel. A megoldást nehezíti, hogy hazai viszonylatban teljesen egyedül esettel állunk szemben; nem mintha máshol nem találnánk agglomerálódó területeket, de nem ilyen nagyságrendben és bonyolult formációban. A településhierarchia törvényszerűségei ezen a területen egészen másképpen érvényesülnek — Budapest közelsége és óriási vonzereje következtében —, mint az ország más területein. Még közigazgatási szervezetünk sem tudta megfelelőképpen kialakítani az ehhez szükséges szervezeti kereteket. Hiszen az agglomerációs övezet nem lehet külön megye, de külön járásként is nehezen képzelhető el. (Az amerikai metropolitan területnek megfelelő kategória pedig nálunk gyakorlatilag még nem alakult ki.)

Az alapvető problémát — amint ezt a folyóirat hasábjain 1974 márciusában „Pest-környék településszerkezetének célszerű koncentrációja” című cikkemben kifejtettem — megítélésem szerint az jelenti, hogy az övezet településszerkezete még erősen atomizálódott állapotban van. Ez a legfőbb akadálya annak, hogy intézményhálózata és ellátottságának színvonala — sok egyéb mutatóhoz hasonlóan — a városok országos átlagának szintjére emelkedjék. A legjelentősebb és valóban városi színvonalú ellátottságot képviselő intézmények általában a települések központi részeibe koncentrálnak. Az agglomerációs övezetben viszont teljesen lehetetlen lenne mind a 44 településben — vagy akár a

legnagyobbakban is — külön központi intézményhálózatot kiépíteni. Éppen ezért javasoltam, hogy az egymáshoz közelfekvő, egymással összenövőfélben levő nagyobb települések érintkezési pontjaiban építsük ki a városi színvonalú intézményhálózatot, ezzel is elősegítve a településhálózat olyannyira szükséges, egészséges koncentrálódási folyamatát.

Fodor László a „Budapest” 1974 júliusi és augusztusi számaiban megjelent „A budapesti agglomeráció fejlesztési kérdéseiről” című cikkében vitatja ezt a koncepciót; bár kritikai észrevételei alapján úgy érzem, hogy eléggé felületesen ismerkedett meg ennek lényegével. (Például szememre veti, hogy nem tudom, miszerint az agglomerációs övezet 44 településéből kettő város és 42 község, s teszi ezt annak ellenére, hogy szó szerint így írtam le a 32. oldal harmadik bekezdésében.) Ezt azért is sajnálatosnak tartom, mert cikkem alaposabb áttanulmányozása után Fodor László könnyen rájöhetett volna, hogy elképzeléseink több ponton találkoznak. A köztünk fellelhető nézeteltérések főként a fejlesztési stratégia és taktika kérdéseire vonatkoznak.

Miután Fodor László a „Budapest”-ben megjelent kétrészes cikkében több olyan kérdést vet fel, melyek a területfejlesztési irodalomban nem újak, de azokat nem a legmegfelelőbb indoklással ismertette, vizsgáljuk meg tüzetesebben: miben tévedett és miben van igaza?

A térgazdasági szakirodalomban általánosan elterjedt felismerés, hogy a nagyobb, gyorsan

növekvő városok térbeli kiterjedése nem körkörös, hanem bizonyos meghatározott irányokban (főként a magisztrális út-, vasút- és egyéb infrastruktúravonalak mentén), ún. növekedési csápok kifejlődése formájában történik. A világ legtöbb nagyvárosának agglomerációs területei — a folyamatosan beépített területeket figyelembe véve — általában szabálytalan alakú tengeri csillaghoz hasonlóak. Így van ez a budapesti agglomeráció esetében is: a legnagyobb és a szinte egymásba összenövő településegyüttesek szintén a szélrózsa minden irányába futó főközlekedési út- és vasútvonalak mentén fedezhetők fel. Ezért az agglomerációs övezet megnevezés kis mértékű megkérdőjelezése is pontosabb kifejezés lenne az agglomerációs csillag.

A fejlesztési sávok kérdése

A növekedési csápok kifejlődését és térbeli kiterjedésük növekedését az az egyszerű felismerés indokolja, hogy mivel a nagyvárosok vonzáskörzetébe települő népesség a belterületre nem tud (vagy nem akar) letelepülni, a lakóhelyválasztásnál azokat a területeket részesíti előnyben, amelyeknek forgalmi kapcsolatai a nagyvárosi fő- és alközpontokkal a lehető legkedvezőbbek. Ezek a területek főként a nagyvárosokba vezető magisztrális út- és vasútvonalak menti sávokban találhatóak. A nagy forgalom miatt ezeken a vonalakon a legnagyobb a tömegközlekedési eszközök járat-sűrűsége, és ugyancsak itt érhető el a maximális utazási sebesség. A nem főútvonalon fekvő terü-

letekről csak nagyon körülményesen — többszöri átszállással — lehet kijutni a közlekedési folyosókra. A fővonalak mentén tehát az agglomerálódási tendenciák erősebbek, és sokkal nagyobb távolságra sugároznak ki, mint a nagyvárosokhoz légvonalban talán közelebb fekvő, de közlekedési szempontból rosszabbul ellátott területeken.

Ezt a növekedési csápokkal kapcsolatos törvényszerűséget azonban nem szabad abszolutizálni. Amennyiben ugyanis a forgalmi csatornák új nyomvonalú út- és vasútépítések révén megváltoznak, az időben kifejezett ún. elérési távolság csökken, és a népesség betelepülésének, illetve koncentrálódásának iránya is módosul. Ilyen új nyomvonalú, magisztrális út- és vasútépítés hazánkban eddig még alig történt. Ezért a jelenlegi forgalmi orientációk sokak számára — közéjük tartozónak vélem Fodor Lászlót is — örökérvényűnek tűnnek. Holott ez korántsincs így. Amint ugyanis az autópályahálózat hazánkban is jobban kiépül, továbbá a meglévő észak-déli metró mellé a másik két tervezett metróvonal is elkészül (az elővárosi gyorsvasúthálózattal megfelelően összekapcsolva), mindjárt szemléletesebbé válik, hogy az új forgalmi orientációk a Pest-környéki településhálózatban is új népességkoncentrálódási sávokat, illetve növekedési csápokat hoznak létre. Megfigyelhető például, hogy az új balatoni autópálya (az M7-es) Érdén a település északi (érd-parkvárosi) részén indított el erőteljesebb lakásépítési és betelepülési áramlatot. Ugyanez az irányzat lesz majd megfi-

gyelhető az új M3-as út (Gödöllő—Miskolc) Budapestre bevezető szakaszának mentén fekvő településeknél is, és így minden bizonnyal mérséklődik majd a Kistarcsa—Gödöllő vonal szerepe a népesség koncentrációjában. Tovább erősíti majd ennek az észak-keleti irányú tengelynek a jelentőségét a Népköztársaság útja—Kacsóh Pongrác út—Újpalota vonal fővároson kívüli szakaszának megépülése, és az újpalotai metróvonal üzembe helyezése.

Az eddig elmondottakból értelemszerűen következik, hogy a fejlesztési irányok meghatározásánál nem mindig kell szükség-szerűen a növekedési csápok jelenlegi irányából kiindulni és ezeket tenni fejlesztési sávokká. Annál is inkább szükséges új irányokat keresni a fejlesztési sávok térbeli kivezetésére, mert a meglévő növekedési csápok út-, vasút- és közműhálózata a nagyobb szabású fejlesztési programok, illetve népességkoncentráció végrehajtására nem rendelkezik elegendő kapacitástartalékkal. Ezeket a vonalhálózatokat minden esetben jelentős mértékben bővíteni kellene. A bővítések tetemes szanalási költségekkel párosulnak, arról nem is szólva, hogy a fejlesztési munkálatok idején évekre zavarok támadnának e magisztrális hálózatok átbo-csátó képességében. Éppen ezért célszerűbb új nyomvonalon vezetett autóutak, elővárosi gyorsvasúti pályák, továbbá egyéb vonalas vezetési infrastruktúra hálózatok építése révén új forgalmi és települési orientációknak teret nyitni, és ily módon a régi magisztrális vonalakat tehermentesíteni.

A tengelyek reális irányai

A fejlesztési sávok kialakítása a nemzetközi városfejlesztési szakirodalom szerint is a nagytömegű lakásépítés és népességkoncentráció elérésének egyik leg-gazdaságosabban megvalósítható formája, elsősorban a vonalas infrastruktúra-rendszerek kiépítéséből következő előnyök miatt. E fejlesztési sávok kialakítását azonban a legkevésbé ajánlják már beépített területeken. Fodor László cikkében ugyan utal erre, megállapítva, hogy „a fejlesztési tengelyeket a lehetőségekhez képest nagyobb mértékben szabad, még beépítetlen területeken alakítsuk ki”, de az, amit cikkének nagy részében a fejlesztési sávokkal kapcsolatban leír, lényegében mindezt cáfolni látszik, mert ezeket főleg beépített területeken akarja vezetni.

A Fodor László által javasolt

négy fejlesztési tengely közül leginkább az Óbuda—Szentendre vonal látszik megvalósíthatónak, mivel itt számolni lehet az új nyomvonalú Szentendrei út lehetőségével. (Ez a békásmegyeri lakótelep felépítésének megkezdésével lényegében már a megvalósulás stádiumába került.) A meglévő szentendrei HÉV-vonal azonban aligha lesz alkalmas e fejlesztési tengely kiszolgálására, mivel Budakalász—Pomáz irányában jelentősen eltávolodik ettől. Itt tehát új gyorsvasúti vonalat is kell építeni.

Az Újpest—Vác fejlesztési sáv valószínűleg csak az M2-es út Dunakeszi—Fót közötti átvezetésével oldható meg nagyobb szanalás nélkül. Mivel így mindkét község forgalma ebbe az irányba fog gravitálni, célszerű e településeket összevonni (amint azt javasoltam). E sáv kialakítása tehát csak teljesen új forgalmi nyomvonal mentén tűnik reálisnak. Az azonban mindenképpen kérdéses, hogy ennek a sávnak miért kellene Vácig húzódnia, amikor közben értékes szabad területek maradnának felhasználatlanul.

A kelet-nyugati (Örs vezér tere—Gödöllő, és Kelenföld—Budaörs—Torbágy) fejlesztési sáv viszont a felszín erős tagoltsága miatt megítélés szerint nagyon is vitatható. Bár Fodor László is utal erre a körülményre — mégis kitart az elképzelés mellett. Ez a tengelyelmélet így kísértetiesen hasonlít — formájában is — Párizs városfejlesztési koncepciójához. Ez a francia fővárosban érvényes lehet, nálunk azonban nem.

Az erősen tagolt felszínű területeken ugyanis a fejlesztési sávoknak épp az az előnyük nem érvényesül kellően, hogy a vonalas vezetési infrastruktúra-rendszerek kiépítése igen gazdaságos. (Több átemelő teleppel lehetne csak biztosítani a közművek zavartalan működtetését, arról nem is szólva, hogy ezeken a területeken nem nyílna lehetőség párhuzamos magisztrális úrendszerek kiépítésére.) A gödöllői HÉV-vonal gyorsvasút rendszerű kiépítését nemcsak alépítmenyi, hanem vonalvezetési problémák is akadályozzák. Célszerűbb lenne tehát az egyes vonalszakaszokon új nyomvonal kialakítása. A Gödöllő irányából érkező forgalmat azonban az új M3-as út lényegesen mérsékelni fogja, később pedig az újpalotai metrókapcsolat a HÉV jelentőségét számottevően csökkentheti.

A Budaörs—Torbágy (pontosabban Biatorbágy) sávban a nagyforgalmú autópályák mellé nem célszerű nagy lakóterületeket tele-

píteni. Ennek a sávnak közműves ellátása (például a csatornahálózat kiépítése a dél-pesti szennyvíztisztító igénybevételével, ahogyan Fodor László javasolja) eléggé körülményes. Erősen vitatható az is, hogy a korszerűsített hegyeshalmi vasútvonal Budapestre bevezető szakasza elővárosi gyorsvasútként üzemeljen. A nemzetközi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a helyi és a transzverzális forgalmat a nagyvárosok bevezető szakaszain célszerű szétválasztani, mert zavarják egymást.

A Budapesten átmenő vasút-forgalom csökkentése a fővárost délről elkerülő vasútvonal megépítése révén — távlatilag sem reális elképzelés. Megvalósítása fölöttébb költséges, és újabb forgalmi problémákat okozna Székesfehérvár térségében, az oda-zúduló forgalom további elvezetése miatt. Ezért a MÁV a következő években sorrakerülő villamosítással a fővárost északról elterülő vonal (Szolnok—Hatvan—Aszód—Vác) kialakítását tartja célszerűbbnek.

Fodor László koncepciójának az az egyik nagy fogyatéka, hogy lényegében csak az agglomerációs terület északi (a Biatorbágy—Gödöllő vonal feletti) részének fejlesztését öleli fel, míg a déli rész fejlesztésére jóformán semmiféle tervezetet nem ad; a másik az, hogy elgondolása csak több évtized alatt lenne megvalósítható. Addig pedig aligha várhatunk a hiányzó intézményrendszer komplex kifejlesztésével az agglomerációs övezet nagyobb településein.

A fejlesztés megvalósításának időtartamára Fodor Lászlónak abból a megállapításából következtethetünk, hogy e négy sávban összesen 500 ezer lakás felépítésének lehetőségét vázolja fel. Emellett rögtön felmerül a kérdés: miért lenne szükség — akár 2000-ig is — 2 millió ember elhelyezését szolgáló új lakásra? A fővárosnak és az övezetnek 2000-re várhatóan 2,7—2,8 millió lakosa lesz. Ha 2 millió ember lakik a négy sávban, akkor a meglévő területen mindössze 700—800 ezer ember élne? Ez abszurd elképzelés, arról nem szólva, hogy ezen idő alatt a meglévő elavult lakóterületek rekonstrukcióját szintén meg kell valósítani. Azaz egy kis baj van az arányokkal is!

Mennyi idő alatt épülhetne ki tehát a négy fejlesztési sáv?

Jelenleg a fővárosban évente 10 ezer új lakás épül. Ilyen ütem mellett a fejlesztés megvalósítása 50 évet venne igénybe. (Természetesen úgy, hogy csak a sávokat építjük, ami képtelen feltételezés.)

Tegyük fel azonban, hogy öt éven belül 15 ezerre, a következő öt évben évi 20 ezerre növeljük a lakásépítés ütemét. Ez így is 27 és fél évet venne igénybe. Addig pedig semmi fejlesztés ne történjék az agglomerációs övezetben? Ez szintén abszurd elképzelés.

Kétségtelen, hogy az agglomerációs övezet társadalmi-gazdasági szerkezete funkcionálisan alá van rendelve a fővárosnak, de ez nem jelentheti azt, hogy teljesen ki is legyen neki szolgáltatva és nélkülöznie kelljen minden önálló fejlesztést. A főváros és az agglomerációs övezet fejlesztését természetesen össze kell hangolni. Ez a folyamat meg is indult a megfelelő szinteken. De hogyan gondolhatja Fodor László, hogy az agglomerációs övezetben addig ne történjék semmi érdemleges, amíg az általa javasolt fejlesztési sávok nem érik el az érdekelt községeket?

Az a felfogás, amely az övezetet „tartalék terület”-nek tekinti, a tanácsi önkormányzat lényegével és elveivel is ellentétes. Másfelől olyan kilátástalan helyzetet teremtene itt, mint amilyen az ún. szanalásra ítélt területeken tapasztalható. Ahol sem felújítani, sem építeni nem lehet.

Kétségtelen, hogy az agglomerációs övezet nagyobb településein az intézményi ellátottság városi színvonalra emelése nem halogatható évtizedekig. Akármilyen formában történik is a fővárosi lakóterületek továbbfejlesztése, az övezet területén, a környező nagyközségek térségében valamilyen szervező alközpontok építésére feltétlenül szükség van. Ilyenekkel minden eddigi fejlesztési koncepció számolt, és lényegében ugyanazokban a körzetekben, ahol én is javasoltam. Fodor László sem tud ezek szükségességének elismerése elől kitérni (hiszen a fejlesztési sávok önmagukban még nem szervezőközpontok); ezeket megfelelő — központi fekvésű, könnyen megközelíthető stb. — területeken kell kialakítani. Ha pedig így van, akkor miért kellene várni a fejlesztési sávok kiépítésére ahhoz, hogy Dunakeszi—Fót, Kistarcsa, Vecsés—Gyál, vagy Dunaharaszti—Szigetszentmiklós térségében a városi jellegű központok tervezése, építése megkezdődjék.

A fejlesztési sáv tehát lehet egy fejlesztési alternatíva, de semmiképpen sem általánosan alkalmazható, egyedül üdvözítő megoldás.

Linearitás és radiocentrikusság

Fodor László cikkében Budapest településszerkezetének túl-

zott radiocentrikusságát bírálja, és hangsúlyozza — bár ennek indokoltságát nem bizonyítja eléggé! — a lineáris városfejlesztés szükségességét.

Az amerikai szakirodalomban gyakran találkozhatunk a lineáris városszerkezet túlzott dicséretével. Ez a szerkezet a nyugati partvidéken, a sajátos természetföldrajzi viszonyok — keskeny, hosszanti völgyek — között egy spanyol településformából, az ún. ciudad linealból alakult ki, és kiváltképp a nagy gépkocsiforgalom miatt vált igen előnyössé. Az egymással párhuzamosan futó hosszú avenuekat ugyanis ritkán keresztezik a rövidebb streetek, s így a gépkocsik gyorsan haladhatnak. Ez tehát egy sajátos, főként amerikai várostípus — ellentétben a centrálisan települt európai nagyvárosokkal — s e szerkezetnek bizonyos előnyei ellenére határozottan felismerhetők a hátrányai is. Ezek a városok nem csillag-alakban lineárisak, hanem a tengerpartokon vagy folyópartokon, esetleg olyan szűk völgyekben nyújtózkodnak hosszasan, ahol ezekre a tengelyekre merőleges magisztrális vonal nem tudott felfutni. Magyarországon is van ilyen „lineáris város”, például Miskolc; de azt a tényt, hogy ez a város kelet-nyugati irányban 27 km hosszú tengely mentén helyezkedik el, inkább hátrányára, mint javára írják. (Pedig egyetlen nagy átbocsátó képességű kelet-nyugati irányú úttal és kéregvasúttal a város forgalmi problémáinak zöme megoldható lenne.) Ahogy azonban Miskolcot irreális követelmény lenne körkörös várossá fejleszteni, olyan képtelenség elmarasztalni Budapestet, amiért nem lineárisan fejlődött. Mivel a múlt század közepétől, az ország sajátos gazdasági fejlődése következtében Budapest vált a centrálisan kiépülő vasút-, majd úthálózat központjává, logikus, hogy növekedése a szélrózsa minden irányában megindult. A kialakuló növekedési csápok korábban is csillagszerű településképződményt hoztak létre, de ahogy ezek egyre jobban kifelé haladtak, a csillag egyes ágai közé zárt területek annál értékesebbé váltak a településképződés számára. Kelenhegy, a Szabadság-hegy, a Rózsadomb magasabban fekvő részei, Pasarét, Zugló beépítése is ezt bizonyította. Annak nem lenne semmi értelme, ha a növekedési csápok mentén a város közigazgatási határát egyre kijebb helyeznék, amikor ezek között még jelentős nagyságú, értékes területek vannak, amelyek egy-egy új útvonal megépítésével, vagy

a villamoshálózat bizonyos bővítésével szervesen kapcsolódhatnak a meglévő várostesthez.

A lineáris városszerkezet csak bizonyos természetföldrajzi viszonyok között, a hirtelen és kellő szabályozás nélkül növekedő nagyvárosoknál alakult ki; mint pl. Los Angeles esetében. Ám a legtöbb amerikai szerző is borúlátással ír arról, hogy az ilyen városok közepe funkcionálisan üressé vált, „egy tál makarónira” emlékeztető kusza autópálya forgalomelosztó rendszerének befogadója lett, amely csupán az autókat vonzza, de képtelen emberi kapcsolatok intézmény- és szervező központjává válni. Ilyen fajta szerkezeti átalakításra a hagyományosan kialakult európai nagyvárosok — mint például Budapest — nem alkalmasak. A lineáris városszerkezetnek ugyanis elengedhetetlen tartozéka a nagy közúti elosztórendszerek kiépülése, hiszen az egymás melletti településszektorok között nem alakulnak ki vertikális közúti kapcsolatok. Amennyiben ilyenek létrejőnének, megkezdődne a lineáris településszerkezet átalakulása radiocentrikus szerkezetűvé.

Nem lehet tehát túlzott reményeket fűzni az egyes településsávok közötti utasforgalom minimalisra csökkentéséhez azáltal — ahogy Fodor László vázolni igyekszik —, hogy ezekbe a sávokba a lakóhelyekkel együtt megfelelő számban munkahelyeket is telepítenénk. Nem valószínű ugyanis, hogy ezek a munkahelyek struktúrájukban, bérezési, szakmai és továbbfejlődési viszonyaikban teljesen kielégítenék minden ottlakó igényét. A nagyváros éppen ezért gyakorol nagy szívóhatást a vidéki — nemcsak a falusi, hanem a kis- és középvárosi — munkaerőre is, mert a kisebb településsel ellentétben az infrastrukturális ellátás és a munkahelyválasztás gazdag lehetőségét biztosítja. Ha a választás lehetősége csupán néhány munkahelyre szűkül, a munkaerő még a nagyváros közigazgatási határain belül sem érzi magát igazán nagyvárosban élőnek. Ez az állapot egy nagyváros közigazgatási területén is kialakulhat, ha annak egyes szektorait bolygóváros-szerűen, túlzottan izoláltan telepítik a már meglévő többivel szemben. (Pl. az angol szakemberek szerettek ilyen kedvezőtlen tapasztalatokat Nagy-London decentralizációs programjával kapcsolatban.)

A településtudományi szakemberek között ezért egyre többen vannak azon a véleményen, hogy miután a munka- és lakóhelyeket úgysem lehet a kívánt struktúrá-

nak megfelelően, minden igényt egyezően telepíteni, a leginkább járható út a városi közlekedés gyorsítása lehet. Hogy ez fejlett metró-hálózattal megoldható, arra Moszkva közlekedés-rendszere a legjobb példa.

A suburbiák és az infrastruktúra

A lakó- és munkahelyek „összszehangolt” telepítéséhez hasonló „örökzöld” téma az ún. *suburbiák kérdése* is, amelyet Fodor László szintén felvet. Hiányolja, hogy a főváros környékén suburbián jellegű településegységek nem alakultak ki. Ezek alapján az olvasó azt gondolhatja, hogy az ún. fejlesztési sávok majd ezt a problémát is megoldják. Ezt azonban a leghatározottabban cáfolnunk kell. Ugyanis ezek a fejlesztési sávok, illetve a lényegüket adó végtelen hosszúságú lakótelepek, 8–10 emeletes betonépületeikkel, bármennyire is zöld keretbe lennének ágyazva, nem tudnának megfelelni a suburbiákkal szemben támasztott elvárásoknak (pl. alacsony lakásűrűség, természeti közelség, csönd stb.). Az igazság kedvéért azt is meg kell mondanunk, hogy az agglomerációs övezet jelenlegi településhálózata még megfelelő infrastrukturális ellátottság mellett sem válhat teljes értékű suburbián településegységgé, főként a telkek túlzott elaprózottsága, az utcák zsúfolt rendszere és az eredeti természeti környezet nagyfokú kiirtása miatt.

A nemzetközi szakirodalomból ismert kategóriákat, a fejlesztési koncepciókat tehát nem lehet helytől és időtől elvonatkoztatva, a történelmi fejlődés körülményeit és a hagyományokat elhanyagolva, hazai viszonyainkra adaptálni.

Túlzottan leegyszerűsített és nem bizonyított Fodor Lászlónak az a kitétele, hogy „a jelenlegi feszültségek feloldása csak abban az esetben képzelhető el nagy távlatban, ha az infrastrukturális ágak fejlesztésére fordított beruházások növekedési üteme tartósan meghaladja a nemzeti jövedelem növekedési ütemét”. Népszerű ismeretterjesztő kiadványokban elnézhető efféle sommás megállapítás, de átfogó igényű, nagy terjedelmű cikkben az összefüggések mélyebb rétegeit kell feltárni. A beruházási ütem növelése ugyanis önmagában még nem sok problémát old meg, ha a fejlesztési stratégiát hibásan határozták meg. Nem biztos, hogy az infrastrukturális fejlesztések akkor hoznák a leggyorsabb és a legkézzelfoghatóbb eredményeket, ha csak általában többet

ajuk. Ennek a tér-
c
meg a maga belső,
a dialektikusan felépülő
funkcionális hierarchia rendszerre. Nem mindegy, hogy a fejlesztést hol kezdjük el, és hogy az ellátás mértékét, színvonalát az egyes funkciókat illetően — a települések nagyságától függően — miben határozzuk meg. Az infrastruktúra fejlesztése különben is tovagyűrűző hatásokat vált ki. Így például a már kielégített alapigények is újabb járulékos igényeket szülnek, s már emiatt is nehéz egy ilyen fejlesztési periódus végére jutni. Hogyan is lehetne tehát ezt a problémát kizárólag a növekedési ütemmel megoldani?

Ha arra gondolt Fodor László, hogy az infrastrukturális ellátottság kellő színvonalát a gazdasági növekedés és ezen belül a jövedelemnövekedés függvényében egyre költségesebb lesz biztosítani, akkor ezzel egyet lehet érteni; de ez a tény megállapítás a probléma gyakorlati megoldásához még aligha visz közelebb.

Ehhez hasonló az a vélekedése is, amely szerint „a főváros iparának növekedési pólus jellege kedvező hatást gyakorolhat a gazdasági növekedés egészére”. Fából vaskarika! Fodor László megállapításából ugyanis arra lehet következtetni, hogy önmagában létezik egy „növekedési pólus jelleg”, amelyet a főváros ipara valahogy megszerzett magának, és ennek birtokában kedvező hatást tud gyakorolni a gazdasági növekedésre. Ezzel szemben az igazság az, hogy a főváros iparának azért van növekedési pólus jellege, mert valóban növekedik; vagyis az itt található ún. dinamikus iparágak növekedési üteme az országos átlag feletti növekedést biztosít számára. Ha nem így lenne, akkor a főváros iparának nem lenne „növekedési pólus jellege”. Tehát a ténylegesen elért gazdasági növekedés kölcsönzi egy városnak a „növekedési pólus jellegét” — és nem fordítva.

Meggyőződésem, hogy nagyhorderejű problémák megoldására ritkán vállalkozhat egyetlen ember, vagy akár egyetlen kutatói kollektíva. Több elképzelést, különböző nézeteket kell egyeztetni egy reális fejlesztési koncepció kialakítása érdekében. Szerény eszközeimmel én is ennek a folyamatnak az előreviteléhez szerettem volna hozzájárulni, amikor előző cikkemben kifejtettem a véleményemet a településkonzentráció célszerű irányáról. S ugyanez készített arra, hogy most Fodor László cikkéhez bíráló megjegyzéseket fűzzek.