

Dr. Fodor László

Néhány megjegyzés a budapesti agglomerációról támadt vitához

Mindig megtisztelő, ha egy megjelent cikk válszra talál, még akkor is, ha a válasz polemikus. Ezért olvastam örömmel *Preisich Gábor* és *Szűcs István* cikkét, amely a folyóirat 1974. júniusi és júliusi számában megjelent tanulmányommal kapcsolatban íródott, vitatva annak részleteit és koncepcionális kérdéseit.

Hasonlóképpen *Zoltán Zoltán* is vitába szállt megállapításaim egy részével a Budapest 1974. decemberi számában. Most megragadom az alkalmat, és a két cikkhez megkísérellek összefoglaló reflexiókat fűzni.

(Közbevetőleg megjegyzem: jó, hogy akad folyóirat, amely az ilyen jellegű viták számára teret nyújt. Ha van *várospolitiká*, akkor az ilyen viták is a várospolitiká szerves részét képezik. Ha van *nyílt várospolitiká*, akkor ennek gyakorlati megvalósulását valahol itt kell keresnünk. E vita résztvevői a várospolitikát meghatározó 20–30 éves, vagy még annál is hosszabb távú problémákról polemizálnak. És hogy ez a véleménycsere a főváros folyóiratának hasábjain, a nyilvánosság előtt zajlik, gazdagítja azokat az új vonásokat, amelyek a város iránti féltés, a jövőbe vetett hit és az érte vállalt felelősség alkotó megnyilvánulásai.)

Miről is van szó vitánkban?

Említett tanulmányomban egy olyan koncepció körvonalait vázoltam fel, amely a budapesti agglomeráció fejlesztési lehetőségeit négy fő irányban koncentrált lakó- és munkahely telepítéssel kívánja megvalósítani, mintegy félmillió lakás megépítésével. Hipotézisem szerint átlag 2,2 szobás lakásokban, lakásonként négy fővel számolva, kereken 2 millió lakos helyezhető el.

Második feltételezésem az volt, hogy a budapesti agglomeráció tervezési, társadalmi, gazdasági *egységnek* tekintendő; ennek megfelelően nem lehet és nem indokolt Budapestre mint nagyvárosra, és környékére mint alapvetően alacsony beépítésű, falusias jellegű övezetre, eltérő fejlesztési koncepciót kidolgozni. Ellenben nagy távlatban célszerűnek látszik a budapesti agglomeráció növekedésének súlypontját a környéki övezetre áthelyezni.

A fentiekből következik az is, hogy szerintem nem célravezető a távlati lakosság számot külön a fővárosra és külön a környékre meghatározni; a budapesti agglomerációban elhelyezendő népességszám célszerű letelepítésére a közigazgatási határoktól függetlenül kell javaslatot tenni. Ez a tanácsai önkormányzat elvén semmiféle csorbát nem ejt!

Ezért az említett félmillió lakásból a főváros mai közigazgatási határán belül kereken 200 ezer, a környéki övezetben 300 ezer lakás felépítését is elképzelhetőnek tartom.

Nyilvánvaló, hogy ez a program az ezredfordulóig nem valósítható meg, ez egy ennél lényegesen hosszabb idő alatt bekövetkező reális növekedés számára kíván koncepcionális keretül szolgálni.

A vita tulajdonképpen azzal kezdődik, hogy ilyen volumenű, területileg ennyire koncentrált lakásépítés esetén marad-e lehetőség a város többi részének fejlődésére. Az én megítélésem szerint csak így módon lehet biztosítani az elavult városrészek rekonstrukcióját, a jelenlegi zsúfolt beépítés fellazítását, a magasan urbanizált belső városrészek túlszűfoltóságának enyhítését és a rendkívül magas szanálási arányszám elviselését.

Az, hogy a lakosság jelentős része — esetleg többsége — kénytelen lenne eddigi lakóhelyét elhagyni és az új városrészekbe áttelepülni, természetesen igaz, ám bármilyen lakástelepítési koncepció alkalmazása esetén és bármely város-rekonstrukciós program végrehajtása következtében ez a probléma ugyanígy felmerül. A kérdés csak az, hogy az új városrészek, ahová a lakosság áttelepül, hol épülnek meg.

A fejlesztési tengelyek mentén történő koncentrált lakó- és munkahely telepítés beruházási szükségleteiről csak annyit kívánok megjegyezni, hogy — mint erre eredeti tanulmányomban is utaltam — igen részletes összehasonlító számításokra van szükség (ezekkel — sajnos — mind ez ideig nem rendelkezünk); ezt a vitát is csak ezek birtokában tudnánk megnyugtató módon lezárni. Véleményem szerint az agglomeráció fejlesztésével kapcsolatos terheket nem lehet a fővárosra hárítani, már csak azért sem, mivel a koncepcióban felölelt terület nem Budapestre, hanem a budapesti agglomerációra terjed ki; de azért sem, mert az ország népességének közel egyharmada számára kívánunk megfelelő urbanus környezetet teremteni. Ez tehát népgazdasági szintű kérdés és mint ilyen, jelenlegi tervezési szemléletünk felülvizsgálatát igényli. Meggyőződésem, hogy a lineáris fejlesztés — éppen az erőforrások területi koncentrációjával — csökkenti mind a lakó-, mind a munkahely létesítés fajlagos költségeit, sőt olyan megtakarításokat tesz lehetővé, amelyek megteremtenék a belső városrészek rekonstrukciójához szükséges pénzügyi és anyagi-műszaki feltételeket.

Zoltán Zoltán alapvetően félreért, amikor javaslatomat úgy értelmezi: a fejlesztési tengelyeket „beépített területen akarja vezetni”. Ellenkezőleg — és ezt cikkemben, úgy vélem, igen részletesen kifejtettem —, a fejlesztési tengelyeket a meglévő települések érintetlenül hagyásával javaslom kialakítani.

Való igaz, hogy a lineáris fejlesztés elve nem

elsőízben merül fel. Az 1966-ban készített „Fő irányokban koncentrált lakásépítés lehetőségei” c. tanulmány éppen egyoldalú, lakáscentrikus szemlélete miatt vallott kudarcot. Jellemző a cikkben közölt két indok is: egyrészt a közép- és felsőfokú intézmények megépítéséből adódó többlet-ráfordításokra, másrészt a tömegközlekedési hálózatok reális fejlesztési lehetőségeire hivatkozik. Holott sem az egyik, sem a másik ok nem kizáró, hiszen a jelenlegi általános rendezési terv és az 1974-ben kidolgozott tervkoncepció is hangsúlyozza — az új városközpontok kialakítása kapcsán — a különböző intézmények decentralizált elhelyezésének szükségességét, a városközpont ilyen jellegű tehermentesítésére. A közlekedési problémák pedig egy ésszerűen koncentrált lakó- és munkahely telepítés esetén nemhogy éleződnének — ellenkezőleg! Ami természetesen nem zárja ki a fejlesztési tengelyek és a városközpont közötti megfelelő közlekedési kapcsolat megteremtésének szükségességét; ez a probléma a vitacikkben megfogalmazott fejlesztési koncepció során sem nyert megoldást.

Nagyon egyetértek Zoltán Zoltánnal abban hogy „a fejlesztési irányok meghatározásánál nem mindig kell szükségszerűen a növekedési csápok jelenlegi irányából kiindulni és ezeket tenni fejlesztési sávokká.” Ez igaz is, abban az esetben, ha ezeknek az irányoknak a jelenlegi „leterheltsége” a jövőben nem csökkenthető. Pl. egy autópályahálózathoz kapcsolódó, Budapestre bevezető autópályarendszer a hagyományos forgalmi terhelési irányokat alapvetően módosítja. Ebben az esetben a régi közlekedési csápok tehermentesülnek és az új fejlesztési tengely potenciális hordozóivá válhatnak. Hiszen egy adott térség gyorsabb ütemű fejlesztése mindig együttjár más térségek tehermentesülésével, azaz újabb fejlesztési lehetőségek megteremtésével. Végzetes hibának tartom, hogy ez a felismerés jelenlegi tervezési szemléletünkben és gyakorlatunkban egyaránt hiányzik.

Világosan látni kell, hogy a budapesti agglomeráció közlekedési hálózatának fejlesztése a jelenlegi pénzügyi lehetőségek alapján csak minimális mértékben biztosítható. Ám éppen egy nagy távlatú koncepciónak az lenne a feladata, hogy ne a jelenlegi korlátozó tényezőket vegye alapul, hanem feltételezze felhalmozási és infrastrukturális fejlesztési lehetőségeink bővülését, számoljon mindazon szükségszerűen felmerülő igényekkel, amelyeknek kielégítéséhez az ezredforduló után lényegesen reálisabb feltételekkel fogunk rendelkezni, mint napjainkban.

Sajnos, tervezési szemléletünk alapvető ellentmondása abban áll, hogy rövid- és középtávú feladataink megoldásánál nem veszi figyelembe a reálisan rendelkezésre álló anyagi, műszaki, pénz-