

A budapesti agglomeráció fejlesztési kérdéseiről (I.)

Ismét előtérbe kerültek — ha ugyan nincsenek állandóan ott — a főváros és környéke jövőjének kérdései.

Különböző tervező szervek által a közelmúltban kidolgozott fejlesztési koncepciók mellett a szakfolyóiratok hasábjain is sorra jelentek meg Budapest és agglomerációjának távlataival foglalkozó írások; így pl. a Budapest 1974. évi márciusi számában Dr. Zoltán Zoltán „Pest-környék településszerkezetének célszerű koncentrációja” című cikke is.

E koncepciók, tervek, cikkek többsége abból a — nézetünk szerint — vitatható megfontolásból indul ki, hogy bár a főváros és környéke egy tervezési problémaként kezelendő, mégis fejlesztésük egymástól teljesen eltérő jellegű feladatok megoldását igényli. Budapest a nagyvárosi növekedés magasan urbanizált területe, míg a környék 44 települése (és nem községe, ahogy Zoltán Z. írja, hiszen pl. Százhalombatta és Szentendre városok) alapvetően családiházias jelleggel hat—nyolc — koncepciója ill. szerzője válogatja, mennyi — városias központ köré szerveződve fejlődne tovább.

Hogy az alapproblémát kissé részletesebben megvilágítsuk, röviden áttekintjük az eddigi fejlesztési javaslatok közül az egyik legutóbbit.

A felszabadulás óta több tervezési elgondolás készült Budapest és környékére. Ezekkel részletesen nem kívánunk foglalkozni, kivéve az 1971. évi „Budapest és környéke általános városrendezési terve”-t, amely a jelenlegi koncepcionális munkák alapját is képezi. Kétségtelen, hogy az 1971. évi, a kormány által is jóváhagyott terv sem ad megfelelő koncepcionális keretet a budapesti agglomeráció egészére, a főváros és szűkebb, vagy távolabbi környékén fekvő települések fejlesztése számára. Kétségtelen, hogy a terv — a települések meglévő adottságaiból kiindulva — funkcionális szempontból tipizálja a településeket és a településhálózati fejlesztés keretében is kijelöli azokat a központi településeket, amelyek az egyes településcsoportok ellátását vannak hivatva biztosítani. Ezek a központ jellegű települések szervesen illeszkednek a budapesti központ-hierarchia és rendszer egészéhez, annak periférikus egységei. Az általános rendezési terv alapvető jellemzője, hogy elveti az alvó- és bolygóváros koncepciót és mind a lakó-, mind a munkahely telepítés szempontjából a főváros közigazgatási határain belül kívánja biztosítani a nagyváros további fejlődésének előfeltételeit. A terv a környék által nyújtott fejlesztési lehetőségekre nem támaszkodik, sőt a környéki települések ellátásának jelentős hányadát a főváros amúgyis zsúfolt közintézmény hálózatára terheli.

Azzal, hogy a környéki övezet által nyújtott lehetőségek kiaknázatlanok maradnak, két irányú veszély forrása teremődik meg:

- egyrészt a főváros közigazgatási határain belül olyan többletfeladatok megoldására kényszerülnek, amelyek jelentősen növelni fogják a nehézségeket,
- másrészt azzal, hogy a feladatok nagy részét „átvállalja” a főváros és a környéki övezet koncepcionális fejlesztésére nem tesz átfogó

javaslatot, továbbra is teret enged az anarchikus, spontán fejlődésnek ebben a településcsoportban.

Ezt a tendenciát elsősorban a lakásépítési tevékenység területi megoszlása hordozza magában. Azzal, hogy a lakásépítési tevékenységgel a népesség térbeli átrendeződését érjük el, és végső soron a város további fejlődésének alapvető irányát határozzuk meg, eldől a városszerkezet komplex átalakításának kérdése is.

Kétségtelen, hogy az 1971. évi általános terv lakásépítési programja hordoz magában bizonyos, a városszerkezet linearitását növelő elemeket. (A koncentrált formában történő lakásépítés közel 50%-a a város Észak felé történő, Duna menti fejlesztését szolgálja.) Ennek ellenére a lakásépítés rendkívül szétszórt kis egységekben történő megvalósítása alaptendenciájában mégis csak a radiocentricitás konzerválását eredményezheti. (Az általános terv az I. és XVI. kerületek kivételével valamennyi kerületben — összesen 45 helyen — jelöl ki kisebb-nagyobb lakásépítési területet, mintegy 300 ezer lakás számára, viszont közel 120 ezer lakás megépítésére semmiféle telepítési javaslatot nem tesz, ezek megvalósítását az építési szabályzat előírásaira bízta.) Mindezek alapján megállapíthatjuk, hogy az ezredfordulóig terjedő lakásépítési programok csak mintegy 30—33%-a szolgál valamiféle linearitásra való törekvést.

Ugyanakkor a munkahelyek telepítése, a központrendszer és a közlekedési hálózat fejlesztésének irányai is a hagyományos városszerkezet továbbmérévítését eredményezhetik.

A rendkívül gyorsan fejlődő környék-jellegű településekkel kapcsolatos fejlesztési koncepciót az általános terv a következőképpen fogalmazza meg:

„Budapest-környék elsőrendű szerepe az, hogy a családiházias épületformát igénylők megfelelő letelepítési lehetőségekhez jussanak, még nagyobb időtávlatban is. (Ez nem zárja ki a családiház-építés korszerű formáinak: sorház, csoportház, kistársasház stb. alkalmazását.) Többszintes beépítés csupán a településcsoport-központokban és egyes nagyobb, megfelelő adottságokkal rendelkező településekben indokolt.”

A fenti koncepció alapján a 44 településen előirányzott mintegy 100 ezer felépítendő lakás nem egészen egyötöde valósulna meg többszintes formában, elszórtan 6—8 településcsoport-központban. Nyilvánvaló, hogy ez a program semmiféle szerkezeti fejlődés biztosítására nem elegendő.

Gyakorlatilag a most kidolgozott új koncepció-javaslat is fenntartja a környék-jellegű településekre vonatkozóan az alapvetően alacsony beépítés elvét, a települések csoportonkénti szervezését; és valamennyi településcsoportra a fővárosétól eltérő típusú fejlesztési koncepciót ad, megőrizve Budapest és környéke különállását, a fejlesztés módjának különbözőségét, irányának eltérő jellegét.

Végeredményét tekintve ugyanez a lényege Zoltán Zoltán javaslatának is, azzal a különbséggel, hogy ő hét ún. városias központba kívánja koncentrálni a környéki települések fejlesztését szolgáló lakás- és intézményépítést.

Az alapvető probléma azonban továbbra is nyitott marad: hogyan teremthetők meg a főváros és környéke integrált, szerves, együttes fejlesztésének nagytávlatú keretei. (A cikkben szereplő Cergy-Pontoise példája, önmagában, a párizsi régióra vonatkozó koncepció egészéből kiragadva, kifejezetten dezorientáló.)

Budapest környéke mint a főváros metropolitán területe

A következőkben kifejtendők szerint a Budapest környékén kialakítandó agglomerációs övezetet, az eddigi felfogásoktól eltérően elsősorban a főváros növekedése tartalék területének tekintjük. Ebben a felfogásban e környéki övezet később részletezendő településcsoportjait ugyanolyan elvek alapján tartjuk fejlesztendőnek, mint a főváros közigazgatási határain belüli, magasan urbanizált területeket. Felfogásunk szerint csak egy ilyen jellegű megközelítés biztosíthatja, hogy a nagyobb távlatban várható fejlődés utáni periódusban, de már jelenlegi fejlesztési tevékenységünk során a főváros és környéke közötti urbanizációs színvonal különbségeit a maximális mértékben mérsékelni tudjuk és megelőzzük azon aránytalanságok kialakulását, amelyek a főváros és környéke között, akár a két világháború közötti időszakban, akár a felszabadulás után igen sok, ma már csak nagy anyagi áldozatok árán megoldható probléma kialakulásához vezettek.

Egy ilyen jellegű fejlesztési variáns esetén a főváros és környéke között kialakítandó munkamegosztásban Budapest tehermentesítése a lehető legnagyobb mértékben megoldható és számos olyan fejlesztési feladat megoldása (lakóhely, munkahely telepítés) koncentrálnak erőteljesebb mértékben a környéki jellegű övezetbe, amelyek az eddigi fejlesztési elgondolások szerint a főváros közigazgatási határain belül kerülnének megoldásra; és lényegesen nagyobb ráfordítások mellett csak növelnék Budapest gondjait.

Budapest fejlődésében nem, vagy csak igen kis mértékben érezhető az a nemzetközileg ismert folyamat, amely abban nyilvánul meg, hogy a nagyváros körül jól felszerelt, egészséges szuburbiai alakulnak ki. Ez azzal függ össze, hogy Budapesten nem figyelhető meg a népesség olyan mértékű kiáramlása a belső, egészségtelen, zsúfolt területekről a város környéki egészségesebb települések felé, mint más nagyvárosokban. Ennek oka, hogy mind ez ideig a főváros közigazgatási határain belül is elegendő szabad terület állt rendelkezésre az ilyen irányú igények kielégítésére, továbbá a környéki települések fejlődése elmaradt az így kialakult igények kielégítése mögött. Megfelelő fejlesztési koncepció hiányában Budapest környékének — elsősorban vidékről táplálkozó, törvényszerűen gyors — népesedési viszonyai spontánul, teljesen anarchikusan alakultak és hiányzott az egyes települések, településcsoportok fejlesztésének tervszerű kerete. Ennek következtében Budapest közvetlen környékén egy olyan településcsoport alakult ki, amely mind településhálózati, mind településszerkezeti szempont-

ból torz, további fejlesztési lehetőségeit tekintve igen problematikus. A nagyvárosok és közvetlen környékük fejlesztése — elsősorban az ún. történelmi városoké — igen bonyolult, összetett feladat.

A radiocentrikus városszerkezet problémái

A fejlesztési problémák többsége abból adódik, hogy a történelmileg hosszú fejlődési folyamat során kialakult településhalmazokból álló nagyvárosok további fejlesztéséről van általában szó. Az európai nagyvárosok többségére (Párizs, London, Róma, Bécs, Budapest stb.) a radiocentricitás a jellemző. A radiocentrikus városszerkezet továbbfejlesztésének újabb körgyűrűszerű övezetek kialakításával történő megoldását és általában a radiocentrikus településszerkezet körkörös továbbfejlesztését ma már nem tartják olyan lehetőségnek, amely a távlatban a fejlődés során keletkező igények megfelelő kielégítését biztosítani képes. Az új megoldások két alaptípusa figyelhető meg:

- a központi nagyváros körüli alvó-, illetve bolygóváros rendszerek kialakítása,
- illetve az alapvetően zárt radiocentrikus városszerkezetet lineáris tengelyek mentén történő fejlesztéssel nyílttá tenni és a további ésszerű szerkezeti fejlődés számára megfelelő feltételeket biztosítani.

Mindkét fejlesztési típus egyik *legfontosabb törekvése* — és ebben megegyeznek — *a fejlesztési erőforrások és eszközök maximális térbeni koncentrációjával csökkenteni a fajlagos ráfordítási igényeket és a legnagyobb hatékonyságot biztosítani.*

A másik fő jellegzetesség abban nyilvánul meg, hogy *az agglomerációk továbbfejlesztésének súlypontja áttolódik a környéki övezetekre.* A belső területeken általában szigetszerűen elhelyezkedő városrészek rekonstrukcióját irányozzák elő és inkább a közlekedési problémák megoldására koncentrálnak több-kevesebb sikerrel.

Budapest és környéke tervezése során mindkét koncepciótípussal találkozhattunk már. Az alvó- és bolygóvárosok gondolata az ötvenes évek végén felvetődött, de végül is nem került elfogadásra, annak ellenére, hogy a főváros közvetlen és távolabbi környékének koncepcionális keretet biztosított, összhangban Budapest tehermentesítésének gondolatával. Akkoriban azzal az érveléssel vetették el ezt a javaslatot, hogy egy ilyen jellegű alvó- és bolygóváros rendszer kialakítása a népesség és a különböző ágazatok tevékenységének további térbeli koncentrációjához vezetne és ez csak növelné az országban amúgy is rendkívül jelentős területi aránytalanságokat.

Az elmúlt tízegyházy év bebizonyította, hogy a népesség és a különböző tevékenységek fővárosba és környékére való koncentrálódása az alvó- és bolygóvárosok hiánya ellenére is folytatódott, a tendencia objektív jellegének megfelelően.

Amennyiben elfogadjuk a lineáris tengelyek mentén történő fejlesztési koncepciót, nyilvánvaló, hogy a fejlesztési tengelyek irányát azok a többé-kevésbé determináló adottságok szabják meg, amelyek a főváros környékén kialakult út-, vasút- és egyéb hálózati rendszereken nyugszanak. Ebből a szempontból meghatározónak elsősorban az út- és vasúthálózatot tartjuk.

Alapvetőnek tekintjük, hogy a helyi fővárosi és távolsági közlekedési hálózatnak a budapesti agglomeráció területén egymást kiegészítő, integrált rendszerben kell működni és ez határozza meg a fejlesztési irányokat is.

Ebből a szempontból kiemelt jelentőségük van a kötőpályás tömegközlekedési eszközök fejlesztésének. A főváros közlekedésének belső gerincét a gyorsvasúti hálózat oldja meg, amely az eddigi elképzelések szerint a metró-hálózaton és az elővárosi vasút gyorsvasúttá fejlesztésén nyug-

szik. Megítélésünk szerint ez a gerinc koncepcionális szempontból nem vitatható és a további tervezési munkák alapjának tekintendő. Viszont e két tömegközlekedési eszköz kiegészíthető a távolsági vasúthálózat ezzel összhangban történő fejlesztésével.

A fejlesztési tengelyek menti lineáris továbbfejlesztés szükségessé teszi azt, hogy a távolsági vasúthálózat budapesti agglomeráción belüli szakaszait olyan műszaki színvonalra emeljük és olyan kapacitásokat teremtsünk, amelyek a városi metropolitán terület tömegközlekedési igényeit is képesek kielégíteni. Ennek előfeltétele, hogy megépüljön az agglomerációs területen kívül a Budapestet délről elkerülő vasútvonal, amely a főváros vasúthálózatának és rendező kapacitásának túlterheltségét jelentősen enyhíteni képes. Az ilyen módon felszabaduló kapacitásokat Budapest és környéke nagytávlatú tömegközlekedési igényeinek kielégítése számára lehet felhasználni.

A Budapestre be- ill. a kivezető autópályák úthálózati szempontból determináló jellegűek, ezeknek kapacitását az agglomeráció területén belül úgy célszerű kialakítani, hogy a fejlesztési tengelyek és a város belső területei közötti zavartalan kapcsolat megteremtését biztosítani tudjuk. Ezért a budapesti agglomeráción belüli autópálya-szakaszok tervezésére különös gondot kell fordítani.

A környéki települések funkcionális szerepe

A fejlesztési tengelyek mentén történő fejlesztés a budapesti agglomeráció egyes településcsoportjainak eltérő, differenciált fejlesztését teszi szükségessé. Alapvetőnek tekintjük, hogy a jelenleg meglévő települések beépített területeit a fejlesztési tengelyek ne érintsék, hanem a fejlesztési tengelyeket a lehetőségekhez képest legnagyobb mértékben szabad, még beépítetlen területeken alakítsuk ki. Az eddigi vizsgálatok azt bizonyítják, hogy ilyen jellegű fejlesztésekre a lehetőségek még adóttak. Ebből a szempontból a jelenlegi települések két csoportra oszthatók:

1. Azon települések, amelyek körzetében a fejlesztési tengelyek kiépülnek, funkcionális szerepét és további fejlesztésük irányát a fejlesztési tengelyek határozzák meg — így a nagyváros komplex módon történő továbbfejlesztését szolgálják. Az e településekben meglévő és várható igényeket a fejlesztési tengelyek magasan urbanizált övezeteiben lehet kielégíteni, kivéve azokat a helyi igényeket, amelyek e településekhez közvetlenül kapcsolódnak.
2. A környéki agglomerációhoz tartozó azon településcsoportok, amelyek fejlesztési tengelyek által nem érintettek, alapvetően lakóterületi funkcióval, alacsony beépítésű területek maradnak, azon igények kielégítése érdekében, amelyek a budapesti agglomeráción belül az alacsony, családiházias környezet iránt merülnek fel. Megítélésünk szerint a nagytávlatú terv időszakában felmerülő ilyen jellegű igények kielégítését ezek a települések mind mennyiségi, mind minőségi oldalról biztosítani képesek.

A kétféle településcsoport eltérő jellegű fejlesztést igényel.

A sugaras tengelyek mentén történő továbbfejlesztés lehetősége

A budapesti agglomerációhoz tartozó és ahhoz kapcsolódó területek adottságai olyanok, hogy ezek megfelelő lehetőséget biztosítanak a fejlesztési tengelyek mentén történő fejlesztésre. Elsősorban a város és az agglomeráció északi irányába történő fejlesztése látszik reálisan megoldhatónak a Duna két oldalán. Hasonló kedvező adottságok vannak még az ilyen jellegű fejlesztés számára dél-

nyugati irányban is. Viszonylag problematikusnak tűnik a keleti irányban való fejlesztési tengely kialakítása, amely — megítélésünk szerint — részletesebb vizsgálatokat igényel. A közlekedési hálózat adottságai olyanok, hogy az előbbieken felvázolt főbb fejlesztési irányok megvalósíthatók, sőt e tengelyek képesek figyelembe venni a közlekedési hálózat ésszerű továbbfejlesztésének irányait is.

A fejlesztési tengelyek figyelembe veszik az agglomeráció területén korábban kialakult és gyors ütemben fejlődő ipari és más jellegű koncentrációkat is és ezek célszerű továbbfejlesztésével a fejlesztési tengelyekben letelepítendő népesség foglalkoztatottságának érdekében elegendő munkahely telepítésre nyílik mód. Másrészt a főváros különböző gazdasági ágazatainak továbbfejlesztéséből adódó munkahelytelepítési igényeket is e területeken elégíthetik ki a legcélszerűbben. Ily módon lehetőséget látunk arra, hogy a lakóhely — munkahely kapcsolatokat ésszerűen rövidítsük és a főváros tömegközlekedési hálózatát a maximális mértékben tehermentesítsük az ilyen jellegű utazási igények kielégítésében.

A sugaras fejlesztési tengelyek mentén történő továbbfejlesztés komplex módon való megvalósítása biztosítja azt, hogy a fejlesztési tengelyek bizonyos autonóm jelleggel bírjanak és ugyanakkor a nagyváros szerves részévé váljanak.

A gazdasági szerkezet adottságai és fejlesztési irányai

Az előbbieken a budapesti agglomeráció továbbfejlesztésének térbeni kereteit, ill. annak alapelveit vázoltuk fel. E keret megfelelő tartalommal történő kitöltése alapvetően a budapesti társadalmi-gazdasági szerkezet várható fejlődésétől és annak irányától függ.

Az eddigi fejlődés alapján megállapítható, hogy az elkövetkezendő időszakban Budapest és környéke társadalmi-gazdasági szerkezete lényeges módosulás előtt áll. Ennek okai a következők:

- a demográfiai helyzet alakulása arra utal, hogy a főváros népességén belül a munkaképes korúak relatív szűkülése, a munkaerőalap nem kielégítő mértékű fejlődése várható. A munkaerő oldalról tehát a főváros gazdasági potenciálja reálisan nem bővíthető,
- az ipar a fővárosban *intenzív jelleggel fejlődhet* tovább, jórészt az előbb említett munkaerő korlátok miatt. Az intenzív jellegű fejlesztést indokolja az is, hogy az iparban foglalkoztatott élömunka hatékonysága alacsony és tisztán hatékonysági oldalról a budapesti iparban jelentős mértékű ipari túlfoglalkoztatottságról beszélhetünk.

Az ipar ágazati szerkezetére a feldolgozóipari ágak — ezen belül a gépipar — túlsúlya jellemző. A gépipar nagyfokú budapesti koncentrációja a budapesti ipar megítélés szempontjából sajátos helyzetet teremt. Ha abból indulunk ki, hogy a magyar iparon belül gazdasági fejlettségünkhöz és a reálisan, ésszerűen meglévő piaci igényekhez viszonyítva is gépiparunk néhány ága túlfejlesztett és hosszútávú politikánk a gépipar differenciált fejlesztését tűzi ki célul, akkor már a budapesti ipar fejlesztése számára adóttak azok a koncepcionális keretek, amelyek az ipari növekedést meghatározhatják.

Nyilvánvaló, hogy az ipari szerkezet aránytalanságainak csökkentése elsősorban a budapesti ipari szerkezet átalakításának igényét veti fel. Tulajdonképpen ez az úgynevezett *szelektív iparfejlesztési politika* elvi alapja is.

Az intenzív fejlesztés a budapesti agglomeráció területén ily módon objektív szükségszerűséggé válik, és ennek tükröződnie kell a beruházások területi megoszlásában. Jelenleg Budapest az ország ipari beruházásából mintegy 19—20%-kal részesedik (a IV. ötéves terv előirányzatai alapján),

1974 JUL

BUDAPEST

325 1331

de az eddigi tapasztalatok alapján ez az eszközmenység nem elegendő a szükséges fejlesztési programok megvalósításához. Ahhoz, hogy az ipari feszültségek csökkenjenek és megfelelő strukturális változások végbemenjenek, az ország ipari beruházásainak tartósan 25—26%-ának a fővárosra kellene koncentrálnia. A beruházások megvalósítása során az egyes iparágak fejlesztésében határozott szelektivitásnak kell érvényesülni. A fejlődési tendenciák alapján ez a szelektivitás elsősorban a dinamikussá váló ágazatok gyorsabb ütemű fejlődését szolgálja. Így mindenekelőtt a híradástechnikai, a műszeripar, a villamosenergia-ipar és a villamosgépípar fejlesztése gyorsítható meg, de rövid távon még számolni kell a gépek és gépi berendezések valamint közlekedési eszközök gyártásának viszonylag gyorsabb ütemű fejlődésével. A jelenlegi ágazati kapcsolatok arra mutatnak, hogy egy ilyen típusú fejlesztési politika esetén jelentős mértékben csökkenthető az avult gyártmány-struktúrával rendelkező gépek és gépi berendezések, valamint a közlekedési eszközök gyártásának meghatározó jellege; és a budapesti ipar súlypontja, ezen keresztül az ágazatközi kapcsolatok intenzitása a dinamikus ágazat felé tolódik el, így ezek válhatnak a budapesti ipar fejlődésének meghatározóivá. Egy ilyen jellegű fejlődés eredményeként a termelő fogyasztáson belül kialakuló kooperációs kapcsolatok tovább erősítenék a budapesti gazdaság szerkezetét és ezzel egyidejűleg annak rugalmasságát is növelnék. (Mindehhez szükséges azonban hozzátenni azt is, hogy az eddigi tapasztalatok egyértelműen mutatják az üzemi, sőt gyártmány-mélységű szelektivitás szükségességét, mert az iparági szinten végzett vizsgálatok ehhez nem elegendő mélységűek.)

A termelő tevékenység ilyen irányú fejlesztési politikája esetén a budapesti ipari koncentrációból fakadó előnyök kihasználása hosszú távon biztosítható és a főváros iparának növekedési pólus jellege kedvező hatást gyakorolhat a gazdasági növekedés egészére.

A budapesti agglomeráció iparában jelenleg meglévő feszültségek még a fentiekben részletezett fejlesztési politika megvalósulása esetén sem oldhatók meg hosszú távon, csak a feszültségek csökkenése valószínűsíthető. Az ország jelenlegi és az elkövetkezendő öt éves tervek során várható gazdasági helyzete nem teszi lehetővé az igények teljes mértékben történő kielégítését, ezért — megítélésünk szerint — a jelenlegi források ésszerű ágazati és területi koncentrációja rendkívül fontos.

A rekonstrukciós jellegű iparfejlesztési politika feladatai a budapesti agglomerációban nagyobb jelentőséggel bírnak, mint az ország egyéb ipari körzeteiben, mert mind a géppálmány, mind a termékszerkezet a budapesti ipar vonatkozásában avultabb, mint vidéken. Az elkövetkezendő időszakban meg kell gyorsítani a munkafolyamatok gépesítését és automatizálását, a gyártmány-struktúra korszerűsítését, és ésszerű munkaszervezéssel el kell érni a termelékenység emelkedési ütemének jelentős mértékű fokozását is.

Az ipar munkaerő helyzetének megítélése a jelenlegi szabályozási rendszer ellentmondásaiból adódóan nehéz, különösen azért, mert az iparvállalatok nem érdekeltek kellően az élők munkával való takarékoskásban; következésképpen az egyes vállalatoknál jelentős kapun belüli munkanélküliség alakul ki. Ennek ellenére a vállalati tervek még a 70-es évek második felében is termelésbővítési feladataikat részben az élők munkafelhasználás növelésével kívánják megoldani, holott ennek reális feltételei hiányoznak. Valószínűsíthető, hogy a fentiekben vázolt feladatok egyidejű megoldása esetén az ipari termelés üteme évi átlagban 5—6%-kal emelkedhet, a foglalkoztatottak számának évi 0,3—0,5%-os csökkenése mellett is.

Az ipar decentralizálását az ésszerű keretek között az elkövetkezendő tervidőszakokban is

follytatni kell, ügyelve azonban arra, hogy az ipar kitelepítése és a budapesti vállalatok vidéki beruházásainak eszközigenye jelentős mértékben ne csökkentse a Budapesten maradó termelő tevékenység korszerűsítését szolgáló eszközöket és ne vonjanak el lehetőségeket a rekonstrukciós fejlesztés sikeres megvalósítása elől.

Az infrastrukturális ágak fejlesztése terén jelentkező feladatok jellegüket tekintve lényegében hasonlóak a helyi közlekedés kapcsán rögzítettekkel. A jelenlegi feszültségek feloldása csak abban az esetben képzelhető el nagy távlatban, ha az infrastrukturális ágak fejlesztésére fordítandó beruházások növekedési üteme tartósan meghaladja a nemzeti jövedelem növekedési ütemét. A jelenlegi számítások arra mutatnak, hogy a hosszútávú tervezési időszakban az infrastrukturális feszültségek csak mérsékelhetők, hiszen a reális fejlesztési lehetőségek, a hosszabb távon rendelkezésre álló beruházási eszközök korlátozott voltából eredően a feszültségek megoldását nem teszik lehetővé. A várható feszültségek elsősorban a közműellátás és lakásépítési tevékenység korlátai miatt csupán enyhíthetők lesznek, megoldásuk csak nagy távlatban valószínűsíthető.

Annak érdekében, hogy az infrastrukturális ágakon belüli aránytalanságok csökkenjenek, az egyes ágak között összehangolt fejlesztésre van szükség. Nem lehet reális célkitűzés például a lakásprobléma megoldása anélkül, hogy ennek közművi és közlekedési előfeltételeit ne teremtenék meg. Ezért az egyes ágazatok összehangolt fejlesztésének folyamatában a közműhálózatok kiépítését kell mindenekelőtt biztosítani, hogy az erre ráépülő lakás- és más intézményhálózatok megvalósítása már megfelelően feltárt területeken koncentráltan történjen.

Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy a budapesti agglomerációt egységes fejlesztési feladatnak kell tekinteni, tehát *Budapest és környékét egy gazdasági-társadalmi egységként kell fejleszteni.*

Ezen belül a különböző telepítési programokat térbelileg koncentrálni kell oly módon, hogy a jelenlegi sugaras-gyűrűs városszerkezet merevségeit feloldják. Ennek legcélszerűbb formájával az kínálkozik, hogy a budapesti agglomeráció fejlődését ún. fejlesztési tengelyek mentén biztosítjuk. Így a különböző infrastrukturális előfeltételeket területileg koncentráltan lehet megteremteni. A fejlesztési tengelyek kialakításával ésszerűen megoldható a lakó- és munkahely távolságok csökkentése, mert a fejlesztési fő irányokba a lakásépítés, valamint az ehhez tartozó járulékos és kapcsolódó beruházások mellett úgynevezett „ipari parkokat” célszerű kiépíteni és ezek végén a fővároson belüli ipartelepítési feladatok területileg koncentrált, gazdaságos megoldását lehetővé tennék. Ezzel a fejlesztési politikával elérhető, hogy a jelenlegi falusias város környéki települések övezetét, a nemzetközi gyakorlathoz hasonlóan, a budapesti agglomeráció ún. metropolitán területének tekintenek, melynek megfelelő infrastrukturális és egyéb vonatkozású fejlesztésével a főváros tehermentesítése jelentősen fokozható.

Az infrastrukturális ágak fentiekben vázolt fejlesztési tendenciái egyrészt az ágazati, másrészt a területi arányok kedvező átrendeződését biztosíthatják és az adott beruházási lehetőségeken belül a jelenlegi feszültségek enyhítéséhez a legkedvezőbb megoldást kínálják.

A budapesti gazdaság fejlődése szempontjából a jövőben elsősorban a *tercier szektor gyorsütemű fejlesztése* lesz meghatározó. Az ilyen jellegű fejlődés a gazdasági szerkezet mélyreható átalakulását eredményezi majd. Munkaerő igény szempontjából ez a szektor igényli a többlet munkaerő döntő hányadát. A különböző terciér tevékenységek bővülése társadalmi-gazdasági szükségsszerűség és ezek térbeli konzekvenciáival is reálisan számolni kell. Megítélésünk szerint a fejlesztési tengelyek mentén történő továbbfejlesztés során a terciér szektor gyorsütemű fejlesztéséből származó munkahely telepítési igények is ésszerűen és gazdaságosan kielégíthetők.

ésszerűen és gazdaságosan kielégíthetők.

Összefoglalásul ide kívánczik még egy gondolat, amely az előbb kifejtettekkel logikusan következik: a főváros és környéke olyan társadalmi-gazdasági egységnek kezelendő, amelynek objektív léte a közigazgatási különállás ellenére sem elvben, sem gyakorlatban nem tagadható.

Budapest és környéke összehangolt fejlesztésének szükségessége

A főváros és környéke tulajdonképpen közigazgatási és társadalmi-gazdasági fogalom lehet. Közigazgatási szempontból a főváros önálló egység, ennek az „önállóságnak” valamennyi előnyével és hátrányával együtt. A környék közigazgatási szempontból lényegesen nehezebben definiálható, hiszen az ország egyik megyéjének meghatározott település-csoportjáról van szó, amely mint önálló egység a jelenlegi közigazgatási kategóriákba nem illeszthető be. Ugyanis a település-csoport a jelenlegi megyéknél kisebb, a járásoknál nagyobb konglomerátumot alkot. Más vonatkozásban a budapesti agglomerációhoz tartozó települések köre nagy távlatban változhat, a jelenlegi lehatárolástól eltérő módon alakulhat. Két megoldás kínálkozik:

1. A jelenlegi nagytávlatú koncepció kapcsán olyan környéki övezetet kijelölni, amely azokat a településeket is az agglomerációs övezetbe sorolja, amelyek jelenleg még nem rendelkeznek az agglomerációhoz való tartozáshoz szükséges ismérvekkel, de a fejlesztési elképzelések megvalósulása után ezen övezet teljes jogú tagjává válnak.
2. Felülvizsgálni a jelenleg kijelölt 44 települést, ezekből kizárni azokat, amelyek nem rendelkeznek az agglomerációhoz való tartozás feltételeivel és kiegészíteni azokkal a településekkel, amelyek jelenleg nem tartoznak a 44 település közé, viszont már ma kielégítik azokat a követelményeket, amelyek az agglomerációhoz való tartozás kritériumai. A távlati fejlesztési elgondolásokat e körre kell kidolgozni, azzal az igénnyel, hogy a fejlődés során az így kialakított települések köre meghatározott időszakonként felülvizsgálatra — szűkítésre, vagy bővítésre — kerüljön.

A magunk részéről az 1. pontban leírtakkal értünk egyet, mert felfogásunk szerint nagytávlatú koncepció csak egy ilyen megközelítésből dolgozható ki megfelelő megalapozottsággal és a megvalósítás realitásának igényével.

Ez a megközelítés teremti meg a főváros és környéke összehangolt fejlesztésének alapfeltételét, amelynek indokolását, úgy véljük, e helyütt részletesebben kifejteni nem kell. Hiszen az, hogy társadalmi-gazdasági, tervezési szempontból Budapest és környéke egységes és összefüggő problémaként kezelendő, unalomig ismételt közhely. Az alapvető feladatot e téren abban látjuk, hogy ennek az egységnek intézményesített konzekvenciáit le kell vonni. Nem közigazgatási problémára gondolunk elsősorban, hanem egy olyan területi, ágazati tervező, koordináló és fejlesztő szerv létrehozására (bár ennek kezdeti lépései megtörténtek), amely megfelelő anyagi eszközök birtokában a főváros és környéke összehangolt, koncepcionális fejlesztését biztosítani képes. A hangsúlyt e vonatkozásban a megfelelő anyagi eszközök elkülönítésére és kezelésére helyezzük, hiszen köztudomású, hogy egy ilyen szervezet működőképességét, hatékony tevékenységét csak ez képes biztosítani.

*

Mindezek alapján a budapesti agglomeráció fejlesztési tengelyek mentén történő továbbfejlesztésének konkrét kérdései is megfogalmazhatók. Ezek képezik majd cikkünk második részének tárgyát.