

VITA / DEBATE

Budapest metropolisz strukturális átalakítása Válasz Faragó László „Településfejlesztés” című vitairatára

Budapest region – restructuring the metropolitan landscape

Response to László Faragó’s discussion on local development planning

SZABÓ TÜNDE, GAUDER PÉTER, ALBEL ÉVA

A Tér és Társadalom 2010. évi 3. számában megjelent írásában Faragó László a magyar tervezési intézményrendszerből és kultúrából fájóan hiányzó településfejlesztési megközelítésre irányítja rá a figyelmet, Budapest metropolisztérségének tervezetlensége kapcsán. Faragó rámutat az etatista gyökerű magyar területfejlesztési gyakorlat eredményeképpen előálló, és a magyar városokat jellemző befelé fordulás diszfunkcióira. Világos összefüggést állít fel az agglomerációs gazdaságok növekedési kilátásai és szervezethez/tervezethezük között, és a mellett az egyébként az európai városfejlesztési szcénában alapvetően alkalmazott felfogás mellett érvel, hogy a városi versenyképesség (térszerkezeti és szervezési) alapja a hálózatosan szervezett metropolisz-régió.

Időszerűnek gondoljuk a felvetést, hogy Magyarország nemzetközi szerepe kiemelkedően függ Budapestnek és várostérségének nemzetközi feladatvállalásától. Legutóbbi, metropolizációs témában szervezett konferenciánkon¹ fővédnökünk, Enyedi professzor úr is megerősítette: a jelen és a közeli belátható jövő szempontjából Budapest metropolisz-régió fejlődése nemzeti érdek, hiszen az „hazánk egyetlen globális nagyvárosi régiója, amelynek sikere vagy hanyatlása alapvetően befolyásolja az ország egészének a sorsát”.

Különösképpen értékesnek tartjuk Faragó felvetését az ország érdekében megszervezendő budapesti metropolisz-régióról, amelyhez azonban a legelső és kihagyhatatlan lépés egyfajta társadalmi konszenzus arról, milyen térszerkezetet szeretnénk, s ez milyen városhálózatot és infrastruktúrát igényel? Vá-



laszunkban ez utóbbi felvetést kívánjuk továbbgondolni, érvelve az általunk alkalmazott területi fókuszú és térszerkezet-fejlesztésre alapozott gazdaság-fejlesztési megközelítés mellett.

A nagyvárosi régiók szerepe a globális hálózatokban

Ahogy Faragó is kiemeli, a jövőnket érintő egyik legfontosabb kérdés, hogy milyen szerepet kaphat, milyen helyet foglalhat el a metropolizálódó Budapest a posztmodern kor globálisan szerveződő értéktermelési és fogyasztási rendszereiben. Milyen módon lehetünk részei a globális hálózatoknak, hogy az abból származó előnyök optimális mértékben a helyi közösségek hasznát és a város versenyképességét szolgálják?

A globális termelési rendszerek logikájából adódó specializálódás globális szintre helyezi a munkamegosztást, különböző kompetenciájú (irányítás, üzleti szolgáltatások, logisztika, termelés, fejlesztés-innováció) régióközpontokat hozva létre (Storper 2010). Az, hogy Budapest – mint globálissá váló városrégió – milyen készségeket tud mozgósítani az érték-előállítás valamely fenti profiljának megszerzése érdekében, nagyban meghatározza a térség jövőbeli szerepét a globális (európai) hálózatokban.

A nemzetközi példák alapján egy sikeres régióknak ennél bonyolultabb receptet kell követnie: nem elég megtalálni ugyanis a termelési körökbe való bekapcsolódás módját (a helyi szervezetek globális termelési láncokba való integrálódásának formáját), de szükség van a globálisan szervezett aktivitások helyhez kötésére is. E kettős horgony – a globális és a helyi szinttel való kapcsolódás – biztosítja a globálisan szerveződő gazdaságból származó lehetőségek előnnyé formálását. Minél távolabbi piacokat érnek el a helyi cégek, annál nagyobb a növekedés és a helyi gazdaság belső differenciálódása, mindennek színergiája növeli a városrégió vonzerejét és belső szervezethezességét (Scott 2008).

Ilyenformán a globális hálózatokba való integrálódás és a globális érték-előállítás helyhez kötésének igénye – a nem mobilizálható értékekhez való kötődés kialakításával, amilyenek például a vonzó városi környezet, kulturális élet, különleges egészségügyi szolgáltatások – közvetlen módon ráirányítja a figyelmet a hely vonzerejének, „személyiségének”, hálózatba szervezethezességének fontosságára (Storper, Manville 2006; Rodríguez, Pose, Storper 2006).

A növekedés hajtóerejét kereső gazdaságelméleti iskolák vallják, hogy az innováció – mint a globálisan szerveződő értéktermelés felhajtóereje – egyre inkább elveszti kizárólagos technológiai jellegét, és a bejegyzett szabadalmak mindinkább pénzügyi és személyi szolgáltatásokhoz, a szórakozáshoz és a kultúrához kötődnek (Colletis-Wahl et al. 2008). Ugyanezek az iskolák az innovációt mint alkalmazkodóképességet, az átalakuláshoz szükséges változás készségét értelmezik, hozzátevé, hogy az innováció nemcsak időszerűsége

(aktuálisan legújabb), hanem területisége (az adott helyen nóvum megoldás) alapján is értelmezhető (Crescenzi et al. 2007).

Ebből adódóan a közelség (hasonlóság, „proximity”) az „újgenerációs innováció” ereje, a globálisan szerveződő termelői-fogyasztói rendszerek „helyfaktora”. A hasonlóság nem feltétlenül térbeli közeliséget takar: a kulcs a termelés és fogyasztás centrumainak hasonló szervezőrendje, működési keretei. Ebben az egységesített működésű, de térben szétszórt értékelőállítás-rendben az információs technológiák szinte a végtelenségig kiterjesztik egy-egy termék piacát, így egységes termékkínálat jön létre, ami a fogyasztók számára nem képes közvetíteni a különbséget.

Az újgenerációs innováció lényege így a különbözővé tétel, a standardtól való eltérés piacosítása, másképp fogalmazva a mai innováció a kulturális és helyi specialitások eladása (Lorentzen 2008). Ilyen értelemben innováció maga a helytermék – példaképpen „Budapest, a Duna fővárosa” –, amely keretbe fogja és elősegíti az üzleti, kulturális, szórakoztató, ingatlan-, oktatási, egészségi és egyéb klaszterek önszerveződését, biztosítva az agglomerálódásból (közelségből) származó előnyöket és szinergiákat.

Ugyanakkor nemcsak a telekommunikáció, de a növekvő mobilizáció is a „térbeli horgonyok” átértelmezéséhez vezet. Az irányító elit, a menedzserek, a kreatívak és a kockázati tőke is hipermobil: a helynek tehát olyan komplex feltételeket, vonzerőket kell tudni kínálnia, amelyek lehetővé teszik a globális érték-előállítás „helyhez kötését”. Az új gazdaságföldrajz számos esetben bizonyította, hogy a globális termelési-fogyasztási körökbe sikerrel bekapcsolódni tudó helyek és régiók többféle helyi identitással rendelkező és többléptékű terek (multi-local and multi-scale spaces). Emellett a sikeres régió (városrégió) gondot fordít a más régiókkal való hasonlóság (proximity), illetve kapcsolat kialakítására, ami elsősorban összehangolási és szabályozási feladat (Venables 2005).

A különbözőség értékékké formálása – amelynek egyik legkézenfekvőbb formája a hely jellegének piacosítása, a budapestiség márkásítása – tehát az innováció újraértelmezése. A standard (globális termelési körökben tömegesen előállított) termékek bárhol elérhetők a világban, míg a helyi jelleg (termelési hagyomány, önszerveződő klaszterek, egyedi adottságok) innoválásával a termék többletértéket nyer, egyedivé, összetéveszthetlenné, a kulturális gyöke-
rek okán nehezen másolhatóvá válik (Budapest Metropolisz Térgazdasági Stratégia 2010).

Városrégió és térszervezés

A posztmodern, nemzetközivé vált termelési rendszerek alapja a specializáció, a klaszteresedés és annak térben koncentrált módja, az agglomerálódás. Azaz a versenyképességet meghatározó helyi üzleti miliő nem csupán a globá-

lis termelésbe való beágyazottság függvénye. Az érték-előállítás helyi klaszterekben (a termelés logikájából adódóan) szükséges a kiváló kapcsolatok biztosítása – akár személyesen, akár a telekommunikációs technológiákon keresztül. Ugyanakkor fontos felismerés, hogy a fejlesztőágazatokban a térbeli közelség többletelőnyökkel jár. A személyes találkozások, az inspiráló környezet, a sokszínű informális hálózatok lehetővé teszik a gondolatok, ötletek, teóriák szabad kombinálását, ez pedig megsokszorozza a hely innovációképességét. Azaz létrejön a „részek összegénél többet adó” helyi gazdasági környezet, a helyi gondolatcsere, létrejönnek a terek biztosította szinergikus kapcsolatok, amelyek lehetővé teszik az innovációs készségek fokozott kiaknázását, ezáltal a versenyképesség növelését.

Az agglomerálódásnak kedvező környezet létrehozása ilyenformán a helyi gazdaságfejlesztés jövőbeli alaptétele. Ennek felismerése a 2009-ben – az európai kohéziós politika reformjáról folyó vita keretében – publikált Barca-jelentés a maga helyhez kötődő gazdaságfejlesztési stratégiájával és együttműködő nagytérsegeivel (place-based economic development, functional/macroregion). A helyhez kötött gazdaságfejlesztés paradigmája átfogja a vállalkozásfejlesztési és a javarészt EU-irányelvek átvételére korlátozódó innovációs politikát, a helyi és városregió-léptékű területhasználati szabályozást, a fejlesztési-koordinációs együttműködések, az infrastruktúra-fejlesztést, valamint a közszolgáltatások önkormányzatok közötti összehangolását. Úgy véljük, egy ilyen komplex, területi szemléletű és a gazdaságfejlesztést közvetlenül szolgáló politikai koordinációs folyamat a kulcsa a budapesti városregió versenyképességének. Közvetlen eszköze pedig az agglomerálódás támogatása, azaz a globális termelési láncokba bekapcsolódni tudó gazdasági tevékenységek helyi miliójának létrehozása – helyi millió a társadalmi közeget és az infrastruktúrát érve. Felfogásunk szerint az agglomerálódás egyfajta hálózatépítési folyamat, amely a városi és városkörnyéki tevékenységek városregió-szintű összehangolását, valamint a budapesti városregió közösségeinek a nemzetközi versenytársaihoz hasonló módon történő kialakítását és működtetését (hasonlóság, proximity) foglalja magában (Budapest Metropolisz Térgazdasági Stratégia 2010).

A nagyvárosi régió ugyanakkor más szerkezetű, mint a nagyvárosi agglomeráció, ugyanis nem az agglomeráció kibővüléséről van szó, hanem egy másfajta kapcsolatrendszer kialakulásáról (Enyedi 2010). Ahogy Faragó is rámutat, a városregión belül a falvak már nem kizárólag a rurális területhasználat és életmód terei, hanem az urbanizált térség integráns részeként új és sajátos funkciókat vesznek fel. Az agglomerációk és nagyvárosi régiók közötti különbség leginkább a szervezettségen és a belső áramlási kapcsolatok reciprocitásán keresztül ragadható meg. A metropolisz-regiókban a hálózatos elrendeződés és a többirányú mozgáskapcsolatok hangsúlyosabbak, ami többszörös csomópontok (policentrikus szerkezet), valamint sugaras és átmetsző strukturális elemek létét kölcsönösen feltételezi.

Ez a diverz policentrikusságnak nevezett elvi térszerveződés a budapesti városrégió esetében a következő igényeket támasztja:

- a metropolisztér központrendszerének intenzív fejlesztését;
- kiterjedt átmetsző hálózatok létrehozását, az elsődleges és másodlagos erőközpontok egymás közötti elérhetőségének javítása érdekében, javuló elérhetőséget a központi mag és a regionális központok között, a globális közlekedési és üzleti hálózatokba történő bekapcsolódás céljával;
- városi gazdasági zónák megszervezését, integrálva azokat a városrégió munkaerő-piaci terébe.

A városrégió térszerkezete a jövőben, a jelenleg hatályos területrendezési szabályozás alapján

A Budapestre irányuló sugaras közlekedési tengelyek által formázott csillag alakzat a TEN-T hálózat tervezett fejlesztéseivel továbbra is fennmarad. A Berlinből Isztambulba tartó páneurópai IV. korridor, a Lyonból Kijevbe irányuló V. korridor és a Duna európai víziút (VII. korridor) budapesti városrégiót érintő egyes szakaszai 2013-ig elkészülnek (például a Székesfehérvár–Budapest vasúti pályaszakasz felújítása). Más beruházások kezdése azonban a 2013-ig terjedő, sőt a 2013-at követő időszakokra marad. Az első időszakban indulhat például a Duna hajózási útvonal korszerűsítése, a másodikban pedig a Budapest–Tatabánya (a Párizs–Bécs–Budapest gyorsvasúti kapcsolat részeként) és a Budapest–Hatvan vasútvonal felújítása.² Ezek a fejlesztések jelentősen javítani fogják Budapest intra- és inter-metropolitán kapcsolatait, azaz nemcsak a városrégió városai és Budapest kölcsönös kötődését erősítik, hanem az európai hálózati központokhoz való hozzáférés javításával bekapcsolják a Budapestet körülölelő középvárosi gyűrűt az európai vérkeringésbe.

A városrégiót átmetsző európai közlekedési tengelyek ugyanakkor elvonzák a tömeges áruforgalmat Budapest közvetlen közeléből, és áthelyezik a középvárosok zónájába, a kiépülő nagytérségi átmetszőtengelyekre. A városrégió déli és délkeleti területeinek városait – Székesfehérvárt (M7), Dunaújvárost (M6), Kecskemétet (M5), Szolnokot (4-es főút), Gyöngyöst (M3) – köti össze és kapcsolja az európai forgalomba a tervezett M8 gyorsforgalmi út (keleti-délkeleti transzverzális). A nyugati átmetszőút terve Esztergom–Dunaújváros nyomvonalon jelenleg nem része az országos szintű szabályozásnak, de a budapesti agglomeráció rendezési tervében és a megyei rendezési tervekben is szerepel a Szlovákia felé kiépítendő gyorsforgalmi út iránti igény. Ez a nyugati transzverzális köti össze az M1–M7–M6 tengelyeket, és tárja fel az agglomerációs perem és a középvárosi gyűrű közötti javarészt rurális térségeket.³

A nagytérségi infrastruktúrák mellett az országos szintű szabályozás fejlesztésre korlátozottan javasolt területeket is meghatároz, különösen az

északi metropolisz-periférián: a Dunakanyar és a Börzsöny–Cserhát vidék közel teljes területét érinti ez a fejlesztési stop. Az országos szabályozás érezhetően nem képes érdemben kezelni ezt a területet. Fontos ugyanakkor, hogy a periferikus helyzet oldására öt Ipoly-híd épül, amellyel Nógrád megközelíthetősége a határon túli területek felől jelentős mértékben javul, kiterjesztve a városrégió vonzaskörzetét az Ipoly mentére. A városrégió másik korlátozottan fejleszthető természeti-rekreációs zónája a Vértes Natúrparkot is magában foglaló Velencei-tó Üdülőkörzet, amely a Balatonhoz hasonló kiemelt státust és önálló tervezési és fejlesztési jogkörök átvételét célozza (Budapest Region Draft Structure Plan 2011).

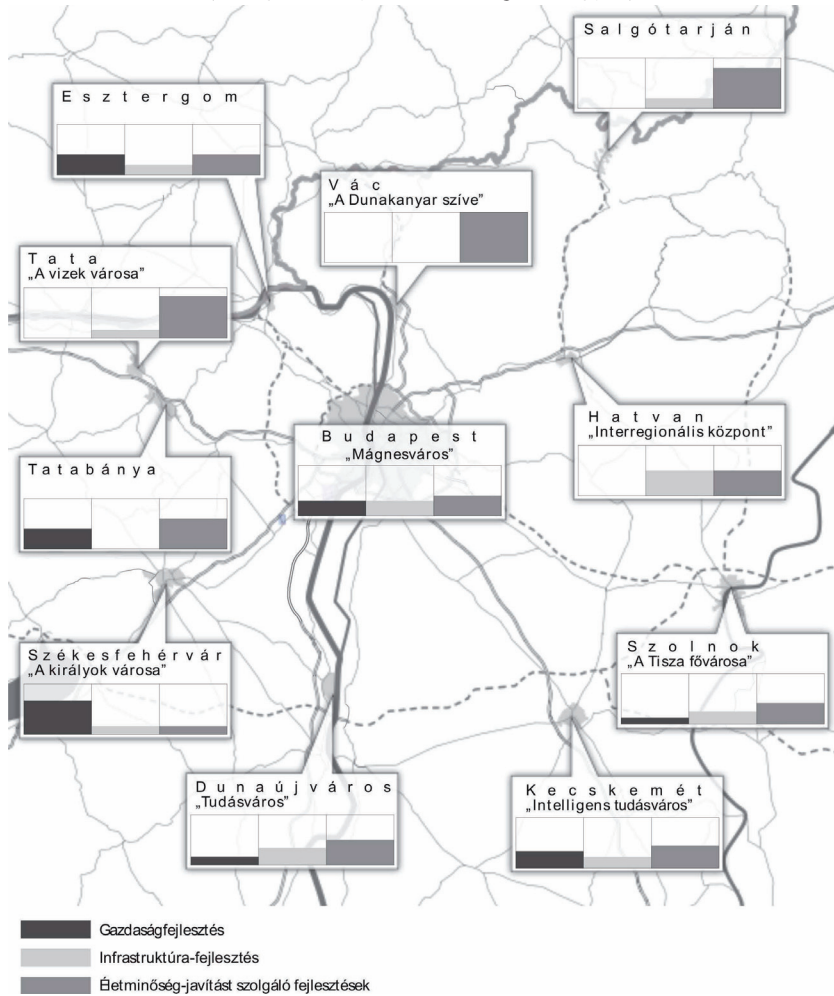
A városrégió központrendszere

A városrégió központrendszere szinte szabályosan policentrikus elrendeződésű. A városrégió külső gyűrűjét 50–100 ezer fő lakónépességű városok (Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét, Szolnok, Hatvan, Salgótarján, Esztergom, Tatabánya) jelölik, mintegy 60–80 km sugarú kört leírva. Ezek az elsődleges metropoliszközpontok a külföldi tőke számára ma is prémium befektetési helyszínt jelentenek, különösen a gépkocsigyártás és -összeszerelés, az információtechnológia (IT) és a logisztika, kisebb mértékben a K+F területén. A középvárosi gyűrű jelentősége azonban jóval túlmutat ezen: ezek azok a közvetítővárosok, amelyek a globális trendeket, termelési módokat és szervezeti-működési formákat képesek átadni közvetlen vonzaskörzetüknek, hozzájárulva ezzel az egykori periferikus területek globális termelési körökbe történő integrálásához.

A metropolizáció folyamatának egyik kritikus pontja éppen az, hogy képesek-e, hajlandók-e az elsődleges metropoliszközpontok felvállalni a saját gazdasági terük megszervezésének felelősségét, integrálva azt a városrégió munkaerőpiacába? Vagy a bezárkózás politikáját folytatva figyelmen kívül hagyják, hogy a budapesti városrégió és saját sikerük kulcsa éppen a struktúráltságban és szervezettségben rejlik? Ez a fajta rendezettség iránuló igény szükségessé teszi a szuburbán és rurális terek megszervezését, a nagyvárosi régióon belül önálló városi gazdasági zónák működtetését, amelyek ellátják a városokat munkaerővel, fejlesztésre alkalmas területekkel és más erőforrásokkal.

A városrégió másodlagos központjait alkotják a 20–40 ezer fős városok (Pilisvörösvár, Százhalombatta, Dabas, Cegléd, Vác), mintegy 10–40 km-es távolságra Budapesttől. Közülük sokan komoly növekedési lehetőségekkel rendelkeznek az olyan területigényes szektorokban, mint a feldolgozóipar, a könnyűipar és a logisztika, vagy a metropolisztér népességét kiszolgáló rekreációs szolgáltatások. Más kisvárosok (Szentendre, Gödöllő, Budaörs–Törökbálint) a specializálódás útját járják, kialakítva sajátos termelési profiljukat az IT, a kereskedelem, a K+F vagy a kulturális szolgáltatások területén (Budapest Region Draft Structure Plan 2011) (1. ábra).

1. ábra: A városi projektek típusának megoszlása
(a helyi városfejlesztési stratégiák alapján)



Forrás: Budapest Region Draft Structure Plan (2011).

Térgazdaság-fejlesztés a budapesti metropolisz-régióban

Budapest Főváros Közgyűlése 2009-ben elindította térgazdasági stratégiájának kidolgozását, felismerve, hogy a város gazdasági környezetének fejlesztése nem a kormányzat és a gazdaságfejlesztési intézményrendszer kizárólagos feladata, hanem egy komoly önkormányzat szükséges felelősségvállalása. Kö-

zel két évtizedig élt az a hamis illúzió, hogy Budapest – a gazdasági struktúraváltás nagy nyerteseként – nem „szorul rá”, hogy a piaci folyamatok szabályozásának, orientálásának paradigmáját kövesse. A piactól elzárkózó közpolitika hiányosságai azonban hamar nyilvánvalóvá váltak európai uniós csatlakozásunkat követően, amikor érezhetővé vált lemaradásunk más európai nagyvárosi régiókkal szemben (Budapest Metropolisz Térgazdasági Stratégia 2010).

Ezt a lépéshátrányt kívánta orvosolni az a stratégiai orientációs folyamat, amely az elmúlt két évben folyt, utat mutatva a XXI. századi városrégió térgazdaságának alakításához. A stratégiához készült háttérkutatások kiemelik a városi újgazdaság és a városi tér szinergikus kapcsolatát. Eszerint a jól strukturált és szervezett, kritikus tömegű adottságokkal és lehetőségekkel rendelkező tér a dinamikus gazdaság alapja. Ennek érdekében azonosítottuk a térgazdaság-fejlesztés célrendszerét

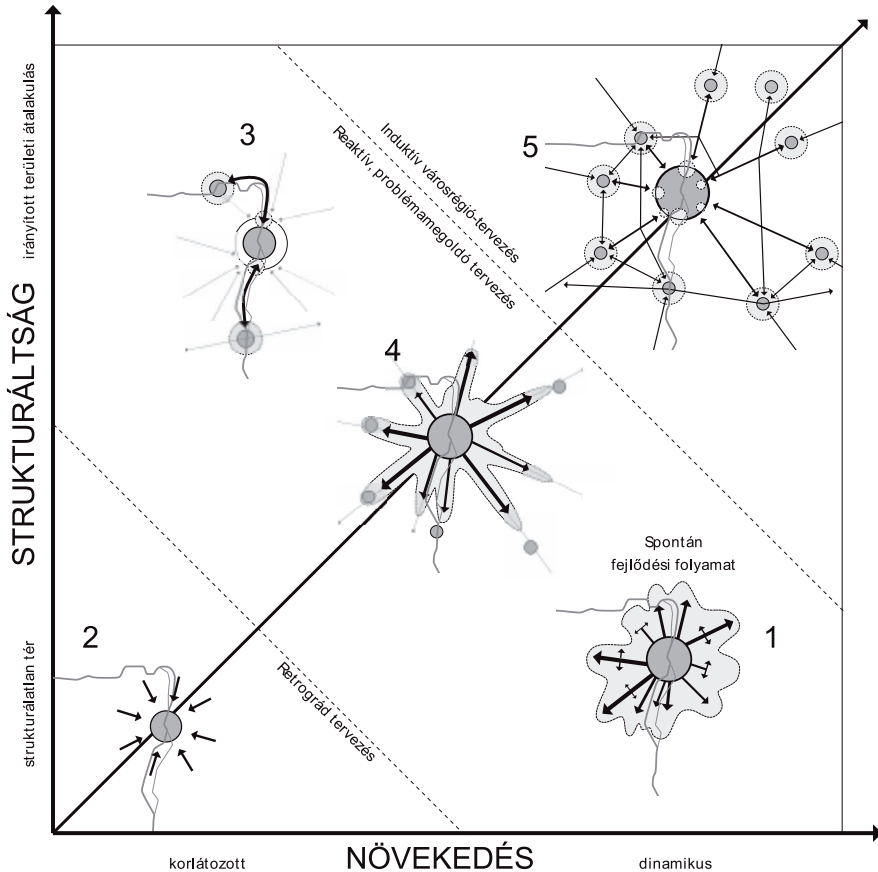
- pozicionálás (Európában elfoglalt helyünk megerősítése és brand-építés),
- struktúraalkotás (a térszerkezeti kapcsolatrendszer fejlesztése) és
- hálózatépítés (tervezési együttműködések kiépítése) formájában.

A változatlanul vitaanyagként kezelt Budapest Metropolisz Térgazdasági Stratégia kidolgozásával párhuzamosan szükségessé vált a városrégió jelenlegi és lehetséges jövőbeli térszerkezetét alaposabban is feltérképezni, hogy a stratégiai javaslatok elsősorban ne a mai állapot kezelésére (ez csak a mai lemaradásunkat konzerválná), hanem a jövőbeli szerepkörök és igények kielégítésére vonatkozzanak. Ennek érdekében készítettük el Budapest városrégió előzetes struktúratervét (Budapest Region Draft Structure Plan 2011).

Szenárióelemzés: Budapest metropolisz területi jövőképe

2011 első hónapjaiban – a metropolizáció folyamatát vizsgáló munka keretében – elkészült az az előzetes struktúraterv, amely a városrégió lehetséges jövőbeli (mintegy harmincéves távlatra előre tekintő) térszerkezetét elemzi. Ez a munkaanyag területi szenáriókat fogalmaz meg Budapest városrégió növekedési folyamataira, heurisztikus módszerrel jutva el a nyilvánvalóan sarkított jövőkép-változatokig. A jövőbeli város és térsége viszonyrendszerét a növekedés és térbeli rendezettség függvényében vizsgáltuk. E két dimenzió mentén egyfajta normatív strukturálódási folyamatot írunk le; ez a trend a rendezettség és a koordinált növekedés irányába mutat. Normatív megközelítésünket arra a feltételre alapozzuk, hogy a közép-európai városfejlődés folyamata – ha korlátozottabb ütemben is – követi a globális világban zajló metropolizációs trendet, és ennek következtében szükségszerűen megjelenik a metropolizáció keltette externáliák kezelésének igénye a várostervezésben.

2. ábra: Budapest városrégió területi szcenáriói, 2040



Forrás: Budapest Region Draft Structure Plan (2011)

Szcenárioelemzésünk során öt metropolisz-jövőképét állítottunk fel: egy spontán folyamatokra épült (baseline/no-action scenario), egy bezárkózót és három, a fejlődés és strukturálódás felett eltérő szintű ellenőrzést feltételező szcenáriót. Az öt jövőképét a fejlődési trendek (korlátozott vagy dinamikus gazdasági növekedés) és a városrégió-építésre irányuló politikai akarat (strukturálatlanság vagy tervezett nagyvárosi tér) függvényében ábrázoltuk (2. ábra).

1. Spontán növekedés szcenárió: „Városi terjeszkedés”

A jelenlegi trendek továbbvezetésével kialakított jövőkép a spontán, irányítatlan városi terjeszkedés folytatódását vetíti előre, amely mellett nem jelenik meg semmiféle közakarat a városrégiós nagystruktúrák tervezésére. A makro-

gazdasági környezet függvényében továbbra is dinamikus növekedés jellemzi a központi várost és annak peremterületeit. A nagyléptékű foglalkoztatási területek kijelölésének hiányában az ingázás aránya tovább nő, ami fokozott nyomásként jelentkezik a kedvező fekvésű településekre. A tervezetlen, helyi és nagytérégi stratégiákkal szinergiára nem törekvő fejlesztések hatalmas infrastrukturális deficitet eredményeznek, amelyet a városrégiós települések képtelenek kezelni. A nagyléptékű fejlesztések – a gazdaságot orientáló stratégiák és tudatos befektetésszervezés hiányában – messze elkerülik a főváros térségét, és a sokkal kedvezőbb üzleti környezetet nyújtó elsődleges metropoliszközpontokban telepednek le.

A helyi közösségek térségi stratégia hiányában éles versenybe kezdenek a befektetésekért és beköltözőkért, aminek során további improduktív életminőség-növelő közberuházásokat indítanak. A munkamegosztás és együttműködés hiánya miatt a metropoliszvárosok csak korlátozottan specializálódhatnak. A nagybefektetők távolmaradása hosszabb távon balkanizálja a városrégió üzleti életét és gazdasági potenciálját, ami nemcsak a peremterületek fejletlenségében, de a központi városmag üzleti kapacitásainak romlásában is megjelenik. A magukat prémium befektetési helyszíneként definiálni tudó elsődleges metropoliszvárosok növekedése is megakad azon magas szintű szolgáltatások távolmaradása miatt, amelyek éppen a specializált környezetet keresik.

2. Magába forduló város scenárió: „Kis Budapest”

A „Kis Budapest”⁴ scenárió a magába forduló város képét vetíti előre. Ebben a jövőváltozatban kizárólag a magas presztízsű munka- és lakóhelyek övének, az intézményi területeknek, a kultúrának és a turizmusnak a tereihez kötődik a Budapest-identitás. Ezzel szemben a társadalmi feszültségekkel és infrastrukturális elmaradottsággal, üzleti-vállalkozói kapacitások hiányával küzdő barnamezős zónák, lakótelepek és elővárosok, szuburbán falvak problémáinak kezelését lerázza magáról a központi város.

Minden eddiginél nagyobb kiterjedésű bejáró-zóna fejlődik a központi város körül. Átszervezik a közösségi közlekedés rendszereit, és integráció helyett önálló hálózatokat hoznak létre a városon belüli és a bejáró közlekedők számára. A központi város fejlesztéspolitikája az értékmegőrzésre, városképvédelemre, közterületi fejlesztésekre korlátozódik, nagyléptékű attrakciófejlesztő beruházások kezdődnek közforrások felhasználásával. A „külvárosi” népesség számára felértékelődik saját szomszédsági kapcsolatrendszerük és helyi identitásuk. A közszolgáltatások térbeli eloszlásának különbségei tovább növekednek és ellenőrizhetetlenné válnak. A külvárosok helyi bevételei drasztikusan visszaesnek, a közszolgáltatások finanszírozhatatlanná válnak.

3. Duna fejlesztési tengely scenárió: „Duna főutca”

A „Duna főutca” nevet viselő scenárió a Duna vonalára épülő integrálóerő térszerkezet-formáló hatására építettük. Eszerint a folyó a metropolisz-lépté-

küvé váló város szimbolikus értéke és egyben brand-je. Ebben az értelemben a folyó menti és ahhoz kapcsolódó (köz)területek lesznek a várostérség kirakata, jelezve a városi megújulást és a metropolisz új értékeit. A Duna-tengelyre szerveződő város új intermodális és közösségi központokat határoz meg a folyó mint a civil és üzleti élet tere mentén. A nagyléptékű befektetéseket tervezett módon orientálják a kialakított folyó menti fejlesztési területekre, ami hozzájárul a túlszűfolt belváros észak–déli irányú elnyújtásához. Új, komplex területhasználatú városrészek épülnek a Megyeri-híd és Észak-Csepel körzetében, míg Esztergom és Dunaújváros térségében specializált metropolisz-központok alakulnak. Javul a várostérség átmetsző infrastrukturális hálózata, az új intermodális központok megsokszorozzák logisztikai lehetőségeinket. Bizonyos városi funkciók és szolgáltatások nagytérségi szinten szerveződnek. Kiegyensúlyozottabbá válik a központi és a metropoliszvárosok közötti kapcsolat, néhány területen megindul a városok specializálódása.

4. Tengelyek menti fejlődés scenárió: „Korridorvárosok”

A „Korridorvárosok” jövőképe a főközlekedési utak mentén csillagalakban növekvő városrégió képét vetíti előre, amely feltételez bizonyos fokú együttműködést a központi és a metropoliszvárosok között. Mind a központi város, mind a metropoliszközpontok elköteleződnek a városrégiós szintű egyeztetéses tervezés mellett, ami a kapacitások többszörös kiépítésének megakadályozását és az európai befektetési piacon való közös megjelenést szolgálja. Az elsődleges metropoliszközpontok erősödése további munkahelyeket és vállalkozásokat hoz a városrégió külső területeire. Ennek megfelelően a középvárosi gyűrű országos jelentőségét az állami politika is elismeri, és kiemelt befektetési területként kezeli. Több elsődleges központ is sikeresen szervezi meg saját gazdasági terét, és közvetíti a globális termelési és fogyasztási trendeket saját vonzáskörzete számára. A nagyléptékű befektetések továbbra is a 8-10 növekedési tengely mentén jelennek meg, az állami koordináció esetleges közreműködése mellett. Kölcsönös vonzóerők működnek a központi város és a metropoliszvárosok viszonylatában, de az átmetsző kapcsolatok továbbra is gyengék maradnak. Intenzív hálózatos szerveződés nem alakul ki a városok közötti kiélezett versenyhelyzet és a hiányzó infrastruktúra hatására.

5. Diverz többközpontúság scenárió: „Budapest metropolisz-régió”

A „Diverz többközpontúság” nevet viselő scenárió az optimális jövőt vetíti előre, amelyben a metropoliszközpontok kölcsönös vonzáskapcsolataikon keresztül hálózatos városrégiót alkotnak. A belső szervezettség hosszú távon biztosítja a városrégió beágyazódását az európai befektetői piacokra, néhány piaci szegmensben Budapest metropolisz keresett és elismert helyszínné válik. A közép-európai metropoliszok egyre sikeresebben specializálódnak néhány nagyvárosi funkcióra, a közép-európai Duna Integrációs Zóna felkerül a globális világ térképére. Dinamikus növekedés veszi kezdetét a metropolisz-

régióban, amelyet a kormányzati fejlesztéspolitikával összehangolt hosszú távú metropolisz-befektetési program támogat. A program kiemelt fejezete a metropoliszvárosok hálózatos működésének és fejlesztésmenedzsmentjének kialakítása, ami az ország versenyképességének alapvető feltétele. Minden jelentős központ kialakítja saját gazdasági profilját és fejlesztési portfólióját. Olyan diverz telephely- és szolgáltatáskínálat alakul ki a városrégióban, amely hosszú távon is kedvező feltételeket tud kínálni különféle termelési, érték-előállítási fázisok megtelepedésére. Az együttműködés új kultúrája visszahat az üzleti és politikai döntéshozói környezetre, és megteremti az alapokat magasabb szintű nagyvárosi szerepkörök felvállalására. A Budapest metropolisz-régió sikeresen újrapozícionálja magát az európai piacokon.

Koordinált helyi fejlesztéspolitika, a városrégió kontextusába illesztve

Amint látható, az országos fejlesztéspolitika – különösen, ha a rendszeres felülvizsgálatok lehetővé teszik az előre jelzett igényekhez történő alkalmazkodást – hosszú távon képes biztosítani a hálózatosan szerveződő városrégió infrastrukturális alapjait. Ennél nagyságrendekkel nehezebb kérdés a helyi fejlesztéspolitikák mozaikjának koordinált tervezése és végrehajtása az egyéges városrégiós érdekek mentén. A városrégió metropoliszvárosai jelenleg ugyanazért a limitált nemzetközi befektetői tőkéért versenyeznek, gyakran azonos szektorokban, párhuzamos üzleti kapacitások egész sorát építve ki, alig néhány tíz kilométerre egymástól. A nemzetközi tőkének megfelelő üzleti környezet fejlesztése és fenntartása rendkívül költséges, éppen ezért nem csak illuzórikus, de indokolatlan is helyi tudásbázisra épülő, a fejlesztés és a termelés valós integrációját biztosítani tudó innovációs központok egész garmadáját létrehozni.⁵ Ugyanakkor a kezeletlen helyi érdekkülönbségekből adódó feszültségek miatt az egész várostérség fejlődése szempontjából olyan kritikus beruházások késlekednek, mint a székesfehérvári nemzetközi repülőtér vagy a dunaújvárosi intermodális központ létrehozása. Mindemellett egy-egy nagyberuházás működési feltételeinek megteremtése is összehangolt települési stratégiákat igényelne, mint amilyen a kecskeméti Mercedes új termelőhelyének üzembe állása során fellépő óriás munkaerőigény kielégítése és az ebből adódó szociális feszültségek feloldása.

Tehát a működőképes metropolisz-régió kialakításához a nagypolitika támogatása mellett, ha lehet, még kritikusabb a helyi fejlesztéspolitikák finomhangolása, a metropolisz-léptékű elvárások kielégítésére. A régión belüli specializáció (a megfelelő városi portfóliók fejlesztésével), a helyi gazdasági zónák (munkaerő-piaci vonzáskörzetek) kialakítása és kezelése, az üzleti és intézményi kapacitások ésszerű megosztása, mindenekelőtt pedig a helyi dön-

téshozás és az országos fejlesztéspolitika érdekegyeztető mechanizmusai alapvető szerepet kell, hogy játsszanak Budapest metropolisz létrehozásában. Az adminisztratív alapon szerveződő funkcionális régiók korlátozott sikere is felhívja a figyelmet arra, a központi fejlesztéspolitikának alapvetően támogató szerepet szükséges játszani az országos érdekek mentén szerveződő helyi hálózatok mögött. A következő lépést tehát, úgy hisszük, a metropolisztér városvezetőinek kell megtenniük. E városok közül többen – Kecskemét, Dunaújváros, Székesfehérvár, Tatabánya, Esztergom – határozottan nyitottan reagáltak a városrégiós dialógus elindítására, világossá téve, hogy a városfejlesztés mindenhol küzd a stratégiai és operatív szint közötti szinte áthidalhatatlan szemléletbeli különbségekkel. A városok kritikusan fontosnak tartják a stratégiai fejlesztési kérdések kezelését, kapacitás híján ugyanakkor igénylik egy „mediátorszint” belépését, amely szervezőként közvetíteni képes a helyi és országos érdekek között. Ennek a szerepnek a betöltésére a hazai intézményrendszerben kétségtelenül a Fővárosi Önkormányzat a legalkalmasabb: tudatos szerepvállalása lényegi feltétele a sikeres Budapest metropolisznak.

Jegyzetek

- 1 II. Nemzetközi Metropolisz Kiállítás és Fórum, 2010. november 15., www.metropoly.hu
- 2 Trans-European Transport Network Executive Agency
- 3 Az Országos rendezési terv Komárom–Székesfehérvár nyomvonallal tartalmazza az M1–M7 autópályák összekötését.
- 4 http://www.nol.hu/archivum/20101028-visszatero_felvetes_kisebb_budapest_kene_vagy_nagyobb
- 5 Az erre legesélyesebb, kifejezetten perspektivikus helyi gazdaságpolitikát folytató Székesfehérvár sem volt abban a helyzetben, hogy megvalósítsa az országos politika által is kiemelten kezelt innovációs parkját.

Irodalom

- Budapest Metropolisz Térgazdasági Stratégia (2010)*. Studio Metropolitana, egyeztetési anyag
- Budapest Region Draft Structure Plan – Restructuring the Metropolitan Landscape (2011)*. Studio Metropolitana-Roeleveld-Sikkes, egyeztetési anyag
- Colletis-Wahl, K., Corpataux, J., Crevoisier, O., Kebir, L., Pecqueur, B., Peyrache-Gadeau, V. (2008): The territorial economy: a general approach in order to understand and deal with globalization. In: Querejeta M. J., Landart C. I., Wilson J. R.: *Networks, Governance and Economic Development. Bridging Disciplinary Frontiers*. Edward Elgar
- Crescenzi, R., Rodríguez-Pose, A., Storper, M. (2007): The Territorial Dynamics of Innovation: A Europe–United States Comparative Analysis. *Journal of Economic Geography*, 6., 673–709.
- Enyedi Gy. (2010): *Köszöntő*. (Elhangzott a II. Nemzetközi Metropolisz Kiállítás és Fórumon, 2010. november 15-én) <http://studmet.hu/public/files/documents/206.pdf>
- Lorentzen, A. (2008): The scales of innovation spaces. In: Querejeta M. J., Landart C. I., Wilson J. R.: *Networks, Governance and Economic Development. Bridging Disciplinary Frontiers*. Edward Elgar

- Rodríguez-Pose, A., Storper, M. (2006): Better Rules or Stronger Communities? On the Social Foundations of Institutional Change and Its Economic Effects. *Economic Geography*, 1., 1–25.
- Scott, A. J. (2008): Resurgent Metropolis: Economy, Society and Urbanization in an Interconnected World. *International Journal of Urban and Regional Research*, 3., 548–564.
- Storper, M. (2010): Why does a city grow? Specialization, Human capital or Institutions? *Urban Studies*, 10., 2027–2050.
- Storper, M., Manville, M. (2006): Behaviour, Preferences and Cities: Urban Theory and Urban Resurgence. *Urban Studies*, 8., 1247–1274.
- Venables, A. J. (2005): *New Economic Geography*. <http://www.economics.ox.ac.uk/members/tvenables/images/stories/publishedother/newecongeog.pdf>