

307.411

23

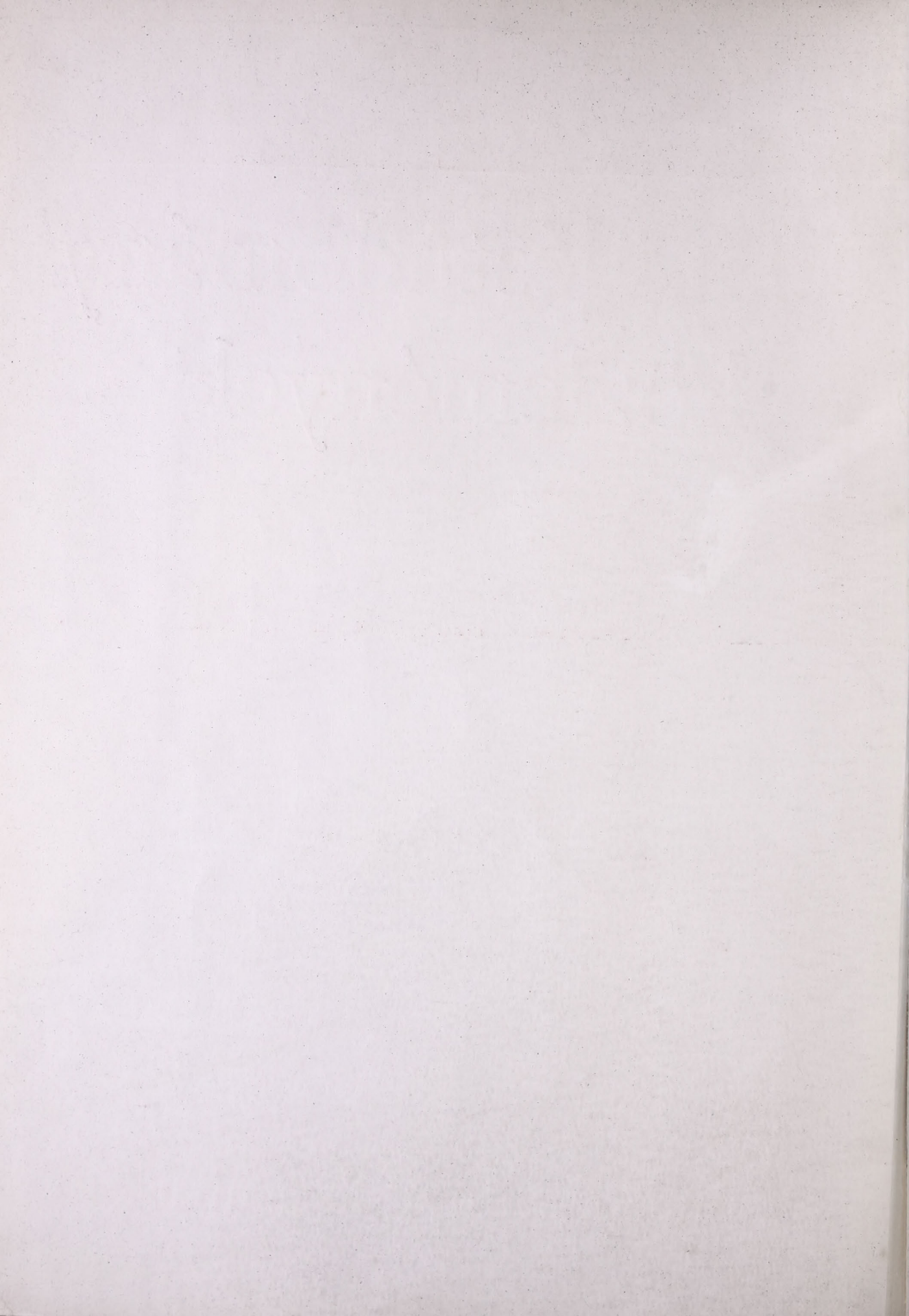
P²

1971

Településtudományi közlemények

23.

Budapest, 1971. december



TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI
KÖZLEMÉNYEK

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

TELEPÜLÉSTUDOMÁNYI KÖZLEMÉNYEK

23.

MAGYAR
TUDOMÁNYOS AKADÉMIA
KÖNYVTÁRA

BUDAPEST, 1971. DECEMBER

SZERKESZTI ÉS KIADJA
A MAGYAR URBANISZTIKAI TÁRSASÁG
A BUDAPESTI MŰSZAKI EGYETEM VÁROSÉPÍTÉSI TANSZÉKE
ÉS A VÁROSÉPÍTÉSI TUDOMÁNYOS ÉS TERVEZŐ INTÉZET

SZERKESZTŐ BIZOTTSÁG:

DR. FARAGÓ KÁLMÁN (a szerkesztő bizottság elnöke),
DR. FEKETE LÁSZLÓ, DR. GERLE GYÖRGY, GYÁRFÁS IVÁN,
DR. MAJOR JENŐ, DR. PERÉNYI IMRE, DR. SZABADY EGON,
DR. SZABÓ DEZSŐ, DR. TÓTH BÉLA, ZSITVA TIBOR

SZERKESZTŐ:

DR. KERESZTÉLY GYÖRGY

MŰSZAKI SZERKESZTŐ,
GOMPERZ ISTVÁN

A MAGYAR VÁROSOK SZERKEZETI JELLEGZETESSÉGEI ÉS AZOK KIALAKULÁSA

DR. FARAGÓ KÁLMÁN — DR. MAJOR JENŐ

a műszaki tudományok doktora

Jelen tanulmány témájának bonyolultsága és sokrétúsége megkívánja, hogy előjáróban körvonalazzuk a feladat értelmezéséhez és ehhez kapcsolódóan feldolgozásához fűződő megfontolásainkat.

Már a címben szereplő „magyar városok” kifejezés sem teljesen egyértelmű témánk szempontjából. Köztudomású, hogy a településtudomány „város”-fogalma nem azonos az igazgatásilag várossá nyilvánított településsel. Igaz ugyan, hogy a településtudomány nomenklatúrája szerinti „város” elméleti kritériumai alapján nem minden konkrét esetben lehet egyértelműen dönteni egy adott település hovatarozásáról, mégis biztonságosabb kiindulást ad a körülhatároláshoz, mint az igazgatási besorolás, hiszen éppen kutatási munkánk ideje alatt közel húsz korábbi községet nyilvánítottak várossá, és várhatóan ez a folyamat még nem zárult le. De a településtudományi szempontból városnak tekinthető települések közül is többet ki kellett zárunk a vizsgálatokból témánk jellege miatt.

Mindenekelőtt ezt kellett tennünk a legvárosiasabb magyar településsel, Budapesttel. Ennek oka, hogy városaink szerkezeti tulajdonságainak jellemzéséhez a hasonlóságok keresésével, nem pedig az egyedi sajátosságok bemutatásával jutunk el; márpedig a főváros minden szempontból egyedi jelenségnek tekinthető, így nem vonhatunk le vizsgálatából általánosítható következtetéseket. Hasonlóképpen kirekesztődtek az áttekintésből az újonnan alapított, tervezett városok, mert ezek jelenlegi szerkezetüket egyidejű tervezés, nem pedig folyamatos kialakulás által nyerték el; jellegzetes vonásaik emiatt szerkezeti szempontból egymással közösek, de a történeti városokétól alapjaiban eltérőek.

Ugyancsak értelmezést kíván a címben szereplő „szerkezeti jellegzetesség” kifejezés. Ehhez nem szükséges valamilyen általánosan érvényes és szükségszerűen absztrakt városszerkezet-fogalom megalkotása. A jellegzetességek megismeréséhez ugyanis elegendő, ha a városszerkezetet megtestesítő leglényegesebb összetevők közül azokat emeljük ki és vizsgáljuk, amelyek összehasonlítása hozzájárulhat a városaink közötti szerkezeti egyezések és eltérések felismeréséhez, ill. bizonyításához.

Abból kiindulva, hogy a szerkezetet mindig a város rendeltetései formálják, és hogy mindenféle rendeltetés betöltésének területi vetülete van, a szerkezeti jellegzetességek megismerésének legcélszerűbb módja a különböző rendeltetésekkel bíró területek önmagukban és viszonylataikban való tanulmányozása. A területi ismérvek feltárása, majd egyeztetése — azaz városaink különböző rendeltetésű területrészeinek kiterjedése, fekvése és viszonylatai tekintetében fennálló helyzet elemzése — lehetővé teszi a kívánatos összehasonlítást. Ebből következett, hogy a különböző rendeltetések jellemzésében és az ezekkel felruházott területek meghatározásában a településtervezés elméletének és gyakorlatának területfelhasználási értelmezéséből lehetett kiindulni. Természetesen nem járhatunk el mechanikusan, mert bár a történeti városokban is létrejött egyes területrészek bizonyos fokú funkcionális specializálódása és ennek megfelelően műszakilag sajátos kiképzése, mégis a ma tervezett városokkal összehasonlítva, az egyes városrészek rendszerint az alapvetőtől eltérő, más funkciójú területeket is tartalmaznak, teljes specializálódás helyett tehát inkább csak jellegről lehet beszélni. Ezenfelül pedig a történeti kialakulás folyamatától függően eltér a tervezett városokétól a különböző rendeltetésű városrészeknek egymáshoz és az egész városhoz való kapcsolata is, rendszerint a nagyobb fokú tagoltság révén.

Ez utóbbi jelenségből, de általában már az előzőekben leírtakból is következtetni lehet a címben szereplő harmadik kifejezés, a „kialakulás” — a területi viszonylataival jellemzett városszerkezet időbeli vetülete — témánk szempontjából való jelentőségére. Természetes és a kutatás gyakorlati lebonyolítása is azt indokolja, hogy a szerkezeti jellegzetességek bemutatására azok jelenleg regisztrálható ismérveit használjuk fel. Nyilvánvaló, hogy városaink szerkezetének pillanatnyilag megfigyelhető jellegzetességei a fejlődésnek egy bizonyos stádiumát tükrözik: a városszerkezet fejlődése egészében és részleteiben a mai napig minden városban más szintre érkezett el. Ez a szint attól függ, hogyan hatottak azok a tényezők, amelyek a fejlődést mozgatták, befolyásolták, kereteit meghatároz-

ták. Egy-egy tényező hatása egyik városban erősebb, a másikban gyengébb volt, ismét másikban egyáltalán nem is jelentkezett, és ugyanilyen különbségek figyelhetők meg egy adott város különböző részei, szerkezeti összetevői között is. A városok szerkezetének vizsgálatában ezek szerint a pillanatnyi helyzet jellegzetességeinek feltárása egyben az előidéző okok és a kialakulási folyamat bemutatását is jelenti, illetőleg kívánja meg.

Fenti értelmezési és körülhatárolási megfontolásaink megszabták a feldolgozás módját és jelen tanulmány tartalmi felépítését. Minthogy a városszerkezetek jellegzetességeit az általánosítás és összehasonlítás igényével, a városokon belüli területi specializáció által teremtett viszonylatok feltárásával és elemzésével közelítettük meg, legcélszerűbbnek látszott, ha a feldolgozás menetét és munkánk belső tagolódását a főbb városi rendeltetésekből levezetett területi megkülönböztetés szabja meg.

A megkülönböztetés egyben a téma szempontjából való rangsorolást is jelent, ami pedig lehetőséget ad bizonyos kirekesztésekre. Városainkon belül ugyanis nagy számban vannak olyan különböző kiterjedésű területek, amelyeken jellegzetesen azonos célú, egynemű létesítmények helyezkednek el, kötött és lehatárolt rendeltetést adva az illető területrészeknek. Ilyenek például a közlekedési, közmű-, közüzemi, raktározási létesítmények által elfoglalt és különösképpen a mező- és kertgazdasági célt szolgáló területek. Ezekre nem komplex rendeltetésük mellett az jellemző, hogy a város általunk szerkezeti szempontból vizsgált területének csupán kis részét foglalják el. Emellett rendszerint elszigetelődnek, vagy pedig a város szélén fekszenek, és — legfeljebb a közlekedési létesítmények által el-

foglalt területeket kivéve — ugyanolyan rendeltetésű területekkel nemigen kerülnek funkcionális kapcsolatba.

Fordított irányból indulva, leglényegesebbnek ítéltük a lakóhelyi rendeltetést, figyelembe véve ennek történeti elsőbbségét, a város nagyságával, jellegével és fejlődésével való szoros összefüggését, és nem kevésbé azt, hogy a lakóterület mindig a városterület túlnyomó részét foglalja el. A lakóterületen kívül a városnak három olyan része van, illetőleg lehet, amely a rajta elhelyezkedő, nem azonos célú épületek és létesítmények által komplex rendeltetések betöltésére alkalmas, mégpedig a *városközpont, az ipari terület és a zöldterület*. A városközpont és az ipari terület szerkezeti jelentősége abból következik, hogy a város két legaktívabb zónáját képezik, mert hatással vannak nemcsak a város közvetlen termelési, munkahelyi és ellátási helyzetének alakulására, hanem az ilyen nemű országos vagy regionális kapcsolatokra is. Méretük és tartalmuk, kapcsolataik sokrétűsége, valamint rendszerint dinamikus fejlődésük meghatározó jelentőségű az életkeretekre és a városszerkezetre egyaránt. E két aktív zónának mintegy ellentéte a zöldterület, amely a városon belüli mesterséges környezetben a természetes milió pótlására hivatott, de emellett a városi étellel kapcsolatos további lényeges funkciókat is betölt, elsősorban mint a pihenés, testedzés és általában a szabadtéri életmegtúlvánulások nagy részének színhelye. Jellegénél fogva elválasztja egymástól a különböző rendeltetésű területeket és ily módon a városszerkezet tagolásában elsőrendű szerepe van.

Tanulmányunk az előzőekben részletezett megkülönböztetésből kiindulva bontja négy fejezetre a magyar városok szerkezeti jellegzetességeinek és azok kialakulásának bemutatását.

I. A LAKÓTERÜLET ALAKJA, BEÉPÍTÉSE ÉS TELEKVISZONYAI

Köztudott, hogy városaink területének az a része, amely elsődlegesen lakóhelyi rendeltetésű, gyakorlatilag tartalmaz ettől idegen, üzemi, közlekedési stb. jellegű létesítményeket és területeket. Vizsgálataink átfogó léptéke lehetővé teszi azonban, hogy ez utóbbiak kirekesztésével minden városban lehatároljunk olyan területeket, amelyek fő rendeltetése megegyezik a településtervezési nomenklatúrában szereplő lakóterületével.

Mind a lakóhelyi rendeltetések jelentősége, mind a rendszerint összefüggő lakóterület nagyságarányú részesevé a város területéből arra utal, hogy önmagukban a lakóterület *alakjával és kiterjedésével* kapcsolatos jellegzetességek is lényeges összetevői az egész városszerkezetnek.

Az így körülhatárolt területen belül azok a viszonylatok, amelyeknek városszerkezeti jelentőségük van, összefüggésbe hozhatók a *beépítés és a telekosztás* jelenlegi állapotával és kialakulási folyamatával. Ezzel magyarázható a lakóterületen belüli városszerkezeti jellegzetességek bemutatásának a címben jelzett hármas tagolódása.

1. A LAKÓTERÜLET ALAKJA ÉS AZ ARRÁ HATÓ TÉNYEZŐK

Elvi kiindulásunk a lakóterület alakjának vizsgálatában és annak értékelésében a szerkezet szempontjából az volt, hogy a zavartalan

fejlődés menetében az a természetes, ha a növekedés minden irányban nagyjából egyenletes, és a lakóterület belsejében nem helyezkednek el attól idegen területrészek. Az így értelmezett kompakt alakzaton belül ugyanis a legkisebb a központ és a lakóhelyek közti távolság, ezért a lakosság ellátása a szükségletnek megfelelően szerveződhet, az úthálózat rendszere és sűrűsége összhangba kerülhet a beépítés intenzitásával, továbbá a lakóhelyi rendeltetés betöltése is így valósulhat meg a legcélszerűbben. Ebből következően a *kompakt formától való eltérést nem rendeltetésbeli okok és nem is a városszerkezet belső alakító tényezői hozták létre, hanem külső tényezők*. Ez utóbbiak egy részét a ma is érzékelhető és ható természeti-földrajzi, műszaki, tulajdonjogi viszonyok képezik. Nehezebb számba venni a külső tényezők közül azokat, amelyek ma már csak következményeikben léteznek, de a város fejlődésének egy bizonyos szakaszában máig is érzékelhetően kiközlentették a lakóterület alakulását korábbi menetéből.

Városaink többségében a lakóterület alakja jelenleg nem kompakt. Bizonyítható, hogy ez a helyzet az utóbbi kétszáz évben bekövetkezett fejlődés eredményeképpen állt elő. A magyar városfejlődés korai stádiumának jellegzetességeit rögzítő első katonai felmérés anyaga szerint ugyanis abban az időben a lakóterület kompaktsága vagy fennállt, vagy csak kisebb mértékben módosult [1].

Kompakt, téglalap alakú volt ebben az időben például Vác, Esztergom, Tapolca, Csorna, némileg elnyúló poligon formájú Sátoraljaújhely, Dombóvár, Kőszeg, Nyíregyháza, rombuszhoz hasonló volt Kisújszállás, félkörös Szentendre, kerekded Debrecen, Hajdúböszörmény, Mezőtúr. Egyes városok lakóterületének korábban kompakt alakja már ekkor deformálódni kezdett, mégpedig különösen azoké a gyorsabban fejlődő városoké, amelyek növekedése valamilyen irányban korlátokba ütközött. Így az egyik oldalról tónak vagy folyóvíznek támaszkodó és abban az irányban növekedni képtelen Békés, Hódmezővásárhely, Kiskunhalas, Balassagyarmat, Hatvan, Pápa, Szentés kivezető útjai mentén már ekkor nyúlványok képződtek [2]. Hasonlóképpen a nagyobb városok még megőrizték ugyan a városfalak között kompakt formájukat, de már akkor kialakulóban volt körülöttük egy laza agglomeráció a külvárosok és a közeli szomszédos falvak összenövéséből. Győr és Pécs jellegzetes példák erre [3]. A külső tényezők hatására több jelentős város lakóterülete is egymástól elváló — önmagukban kompakt — részekből állt. Ilyen például a természeti-földrajzi viszonyok által tagolt Szeged, Makó, Veszprém, a Grassalkovich-kastély és annak parkja által két részre választott Gödöllő, valamint Tata és Tóváros, amelyeket a tó és a vár egyaránt elszakított egymástól. Ebbe a csoportba sorolhatók az azóta jelentőssé vált, de

akkor még csak fejlődésnek indult városok, mint például Nagykanizsa, amely az átkelőhely két oldalán, egymástól elváló részekből tevődött össze.

Hangsúlyozni kell, hogy a városfejlődés egy közbenső stádiumát képezi a 18. század végi állapotot, amely egyes városokban folyamatos, másokban többször megszakított fejlődés eredményeképpen jött létre. Az azóta eltelt két évszázad alatt a legtöbb városban esetleg nem is egyszer átformálódott a lakóterület alakja, aminek következtében — legalább egy időre — a tagoltság megszűnt, vagy a kompakt forma felnyílt, esetleg a tagoltság ismérvei még jobban kifejlődtek.

A lakóterület alakjában bekövetkezett változásokra ható külső tényezők a következőképpen csoportosíthatók:

A környezet települési viszonyai elsősorban a város nagyságától függően a városfejlődés egyes periódusaiban különböző erővel hatottak.

A középkori városok kis területűek voltak és közvetlenül körülöttük falvak gyűrűje helyezkedett el. A fejlődés során a városterület terjeszkedett, elérte és bekebelezte a rendszerint szintén növekvő falvakat. Ezáltal a korábbi laza agglomerációból helyenként belső tagolás nélküli városforma jött létre. Ez a folyamat azután megismétlődött egy tágabb gyűrűre kiterjeszkedően, vagy csupán bizonyos irányokban. Több rétegű terjeszkedés által érte el mai alakját például Miskolc. A kisebb városok viszont csak a legbelső falgyűrűt olvasztották magukba, úgy, ahogyan Szombathely és Zalaegerszeg fejlődik napjainkban [4].

Eredetét tekintve ellentétes, de az előzővel azonos eredményekkel járó fejlődés, amikor a város maga körül településszórványokat hoz létre, ezek az idők folyamán növekednek, majd a szorosán vett városterület terjeszkedésével a várossal egybeépülnek. Ennek a folyamatnak a nyomai ma már nem mindig észlelhetők egyszerű rátekintéssel, mert egyes szórványok beolvadtak a város kompakt területének kontúrjába, de vannak olyan esetek is, amikor még most is csápszerűen kinyúlnak abból. A fejlődésnek ezek a jellegzetességei elsősorban azokban az alföldi városokban fordulnak elő, amelyek környezetében az aprófalvak különböző okok miatt elpusztultak. Így nyerte el jelenlegi formáját pl. Szeged [5].

A természeti-földrajzi tényezők közül a lakóterület alakjára gyakorolt különösen erős hatásuk miatt a domborzati és a vízrajzi viszonyokat emeljük ki.

A lakóterület bizonyos irányokba való elnyúlását a növekedés korlátozott lehetőségei okozzák, mert a történeti magot körülvevő természeti-földrajzi adottságok gyakran egy vagy több oldalról lezárják a területi terjeszkedést. Ez a hatás érvényesült például a völgyben fekvő Sopron és Miskolc, vagy a hegylábánál épült

Pécs, Sátoraljaújhely, Szekszárd lakóterületi kontúrjában.

A jelentős vízfolyások mentén fekvő városok általában az egyik oldalra települtek, és a víz közelségét keresve, a folyó mentén fejlődtek tovább; ezáltal kompakt, de elnyúlt forma alakult ki. Ilyen például Szentés, Esztergom, Baja. Mai kétparti városaink többsége a két parton hasonlóképpen elnyúlt részekből jött létre. Ilyen a történeti Szeged és Újszeged, Győr és a vele szemben fekvő Révfalu, Pataháza, továbbá Sáros-patak és a Bodrog másik partján fekvő Kis-patak.

Aránylag kevés városunk fekszik nagyobb állóvíz mellett. Ezért az általánosítás igénye nélkül, inkább egyedi jellegzetességként említjük meg, hogy a nagy vízfelületű Balaton mellett fekvő Keszthely lakóterülete ugyanúgy elnyúlt a tó partján [6] mint a nagyobb folyók mentén fekvő városok, ezzel szemben a sokszorosan kisebb tatai tó partját a város jelentős részben körülöleli és ezáltal területébe mintegy beékelődik a vízfelület.

A lakóterület alakjára hatással volt a vízrajzi rendezés, közelebről a vízmedrek megszüntetése vagy áthelyezése is. Például Békés eredetileg a Körös ágai közé települt, de a város keleti oldalán épített szüles csatorna lezárta a fejlődést ebben az irányban. Ezzel ellentétben, de hatásban azonos művelet, amikor védőtöltést emeltek a város körül, mint például Békéscsabán, Szarvason. A töltések építése — legalábbis a fejlődés bizonyos szakaszában — a lakóterület kontúrját meghatározó vonalat eredményezett.

A domborzati és vízrajzi viszonyok hatása gyakran együttesen, ill. egymást kiegészítve érvényesül. Így például Vác lakóterületének hosszanti alakja nemcsak a Duna folyását követi, hanem a folyóval nagyjából párhuzamos hegyvonulat által megszabott építési lehetőségeket is tükrözi. Még erőteljesebb az együttes hatás a szűk völgyben fekvő városoknál, amelyek elnyúlt alakja a völgy mélyén folyó patak irányát és egyben a környező magasabb térszín által korlátozott kiterjedési lehetőségeket is mutatja, mint Egerben, Ózdon. Ezzel ellentétben, de ugyanúgy a domborzati és vízrajzi viszonyok együttes hatására vezethető vissza, amikor a város a völgybeli alacsonv fekvésű, vizenyős részeket kirekeszti területéből és a dombhátaikat foglalja el, ami szintén elnyúlt alakzatot eredményez, de a magasabb térszínen. Példa erre Bonvhád és Dombóvár. A vízrajzi viszonyok következtében a korábban kompakt lakóterület egymástól elváló nyúlványokkal növekedhet, mert — az építésre alkalmas területeket keresve — a lakóterülethez csatlakozó mély fekvésű részek kimaradnak a beépítésből, ahogyan ez Zalaegerszegen, Hódmezővásárhelyen történt.

A termelést szolgáló területek és létesítmények jelentősége nemcsak a városokon belül, ha-

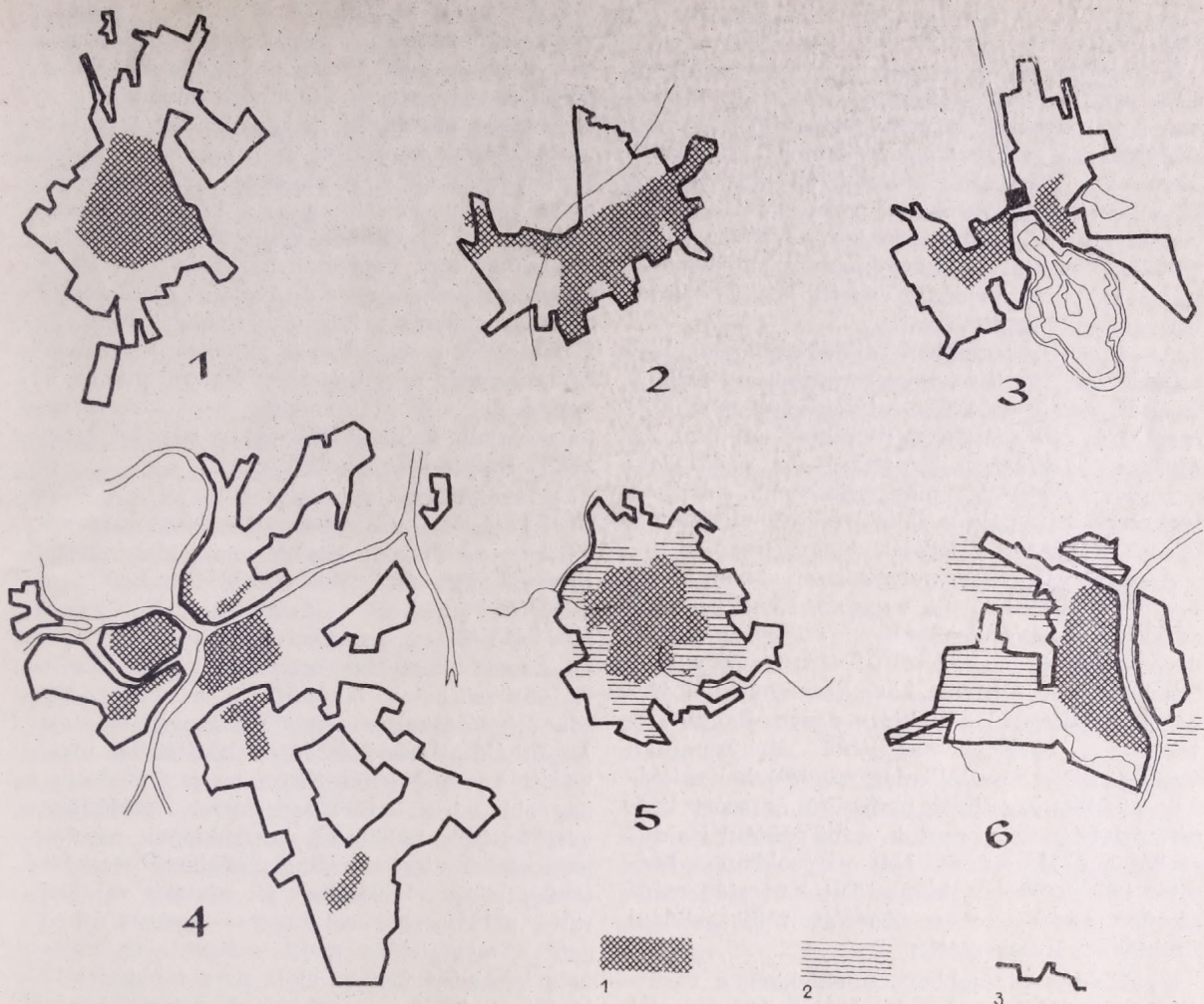
nem azok környezetében is rendszerint megnövekszik. Ennek területfelhasználási következményei hatással vannak a lakóterület alakjára is.

A mezőgazdasági termelés intenzív ága, a szőlő- és kertművelés jelentős hatással volt a magyar városok fejlődésére. Az értékes szőlőterületek ma is korlátozzák Szekszárd, Eger, Sátoraljaújhely növekedését. Megjegyzendő, hogy az ilyen jellegű területtagolás vagy lehatárolás inkább a kisebb és lassan fejlődő városokban fordul elő a szerkezet szempontjából figyelemre méltó tartóssággal. Azokban a városokban, amelyek a 19. században gyorsabban fejlődtek, és amelyek történeti magja mellett szőlőskertek feküdtek, rendszerint sor került a szőlőskertek lakóterületté való átalakítására. Megállapítható, hogy Mezőtúr, Szarvas, Karcag, Törökszentmiklós lakóterületének kontúrja ma is több szakaszon egybeesik a korábbi — rendszerint kevésbé értékes — szőlőskertek külső határával. A legintenzívebben növekvő városok — mint például Székesfehérvár és Győr — bekebelezték a lakóterületbe az olyan szőlőskerteket is, amelyek a történeti magtól viszonylag messze fekdtek. Más városokban a távolabb fekvő szőlőskertek azért épültek be, mert közjük és a lakóterület közé ipar települt, és így a letelepedés számára keresetté váltak; ez történt Sárváron és Vácott [7].

A városhoz csatlakozó mezőgazdasági területek gyakran képezték a városfejlődés területi tartalékát, így a lakóterület kontúrja hosszabb vagy rövidebb ideig egybeesik a korábbi szántóföldi táblák határával, ahogyan ez a legutóbbi időkig is megfigyelhető volt például Balassagyarmat délkeleti részén. A belső legelőövezettel rendelkező alföldi városokban a legelőket nagy területigényű létesítmények, ill. létesítménycsoportok elhelyezésére használták fel és a fennmaradó területeket házhelyekre parcellázták. Ugyanígy a lakóterületi kontúr és a korábbi legelőhatár egybeesése hosszabb-rövidebb szakaszon kimutatható például Karcagon is.

Az alföldi városok lakóterületének alakulására hatással volt a gabonatermelésre való áttérés is, mert a megnövekedett munkaerő-szükséglet részben a határban tanyákon, részben az ólaskertek területén telepedett le. A tanyák ugyan semmiképpen sem váltak részeivé a város lakóterületének, az ólaskertek átalakulása azonban előre meghatározott kereteket adott a növekedésének: a lakóterület terieszkedése először jellegetesen utak menti nyúlvánvok képződése, majd szétterjedése által ment vége, de az ólaskertek kontúrjai hosszú ideig nem változtak meg. Megjegyzendő, hogy az így bekebelezett városrészekben a mezőgazdasági munkahelyi és a lakóhelyi rendeltetések tartósan keveredtek egymással [8].

Egyébként az ólaskertövezet nemcsak az alföldi városok lakóterületének fejlődésére volt a fent leírt hatással. Így például Hatvan és Sáros-



1. ábra. A lakóterület jelenlegi alakja és a történeti városmag közötti viszonylatok leggyakoribb esetei
 1 kompakt történeti városmag — csápossá vált lakóterületi kontúr (Kecskemét); 2 csápos történeti városmag — részben kompakttá vált lakóterület (Pápa); 3 két részre tagolt történeti városmag — a tagoltság változatlanul fennmaradt (Tata); 4 agglomerációszerű történeti városmag — a lakóterületet más rendeltetésű területek ma is egymástól elváló részekre osztják (Győr); 5 a történeti magot ólaskertek vették körül — a lakóterület növekedése nem lépett túl lényegesen az ólaskertek kontúráján (Jászberény); 6 a történeti magot szőlőkertek vették körül — a lakóterület kontúrája ezekhez idomult (Mezőtúr).

Jelmagyarázat: 1 történeti városmag; 2 kertségek; 3 mai lakóterületkontúr

patak történeti magja körül is kertségek voltak. A dunántúli és az északi városok legtöbbszörében az ólaskerthez hasonló szerepet töltöttek be az ún. majorok, a városfalakon belüli gazdag polgárság birtokainak üzemi központjai. Ezek jóval korábban alakultak át külvárosi jellegű lakóterületté, mint az alföldi városok ólaskertjei. Majorsági kertek voltak Mosonmagyaróvár északi részén, Pápa déli külvárosának helyén, részben majorsági kertek területére épült Győrött a Nádorváros és az Újváros legnagyobb része. A lakóterület alakjában ma is felismerhető vagy hosszú ideig felismerhető volt a majorsági területek határa.

A bányászati termelés ritkábban van hatással a lakóterület alakjára, mert a történeti városok közül csak kevés került kapcsolatba a bányászattal, és ahol bányászat folyt, annak színhelye elszakadt a várostól. A bányakincs elhe-

lyezkedése miatt jelentős területek kirekesztődtek a beépítésből, a kontúr szaggatottá, a lakóterület tagolttá vált.

Az ipar és az ipari jellegű létesítmények vannak a legnagyobb hatással a lakóterület alakjára és annak változására. Kezdetben az ipari üzemek mindenütt a lakóterület szélére települtek, az intenzív ipar- és városfejlődés következtében azonban a lakóterület körülölelte az üzemeket, amelyek így a lakóterületet — annak kontúrjától függetlenül — belülről tagolják. Megjegyzendő, hogy a legújabb mezőgazdasági üzemi telephelyek (állattartó telepek, raktárak stb.) elhelyezésében ugyanolyan tendenciákat lehet felismerni, mint a korai ipartelepítésben, ti. ezek többnyire a lakóterület szélén létesülnek, tehát itt is fennáll a későbbi beékelődés veszélye [9].

A vonalas létesítmények és azok rendszere eltérő módon hat a lakóterület alakjára.

Létesítésük idején a *vasútvonalakat* — nyilván azok városfejlesztő hatására számítva — általában a város akkor beépült területétől távolabb vezették. A vasútvonalak felépítése mindenütt növelte a környező területek értékét, ennek következtében a beépítés a vasútállomások, ill. vasútvonalak felé terjeszkedett. Gyakran megváltozott ezáltal a hagyományos növekedési irány is, mint például Vácott, Sárospatakon, Hatvanban, Dombóvárott.

A viszonylag lassabban fejlődött városok legfeljebb megközelítették vagy éppen elérték a vasutat, amely ezáltal a városkontúr meghatározó vonalává vált. Egy részüknél — mint pl. Mohács, Nagykőrös, Tapolca — a vasútvonal aránylag rövidebb, más részüknél hosszabb szakaszon határolja a lakóterületet, pl. Szigetváron, Szarvason, Cegléden, Kőszegen.

Azok a városok, amelyek gyorsabban növekedtek — különösen ha a vasutat közel vezették az akkori beépült területhez — átlépték a vasútvonalakat és azokon túl új városrészeket hoztak létre, ami többféle következményekkel járhatott a lakóterület alakjára nézve. Egyes esetekben a vasúttal nagyjából párhuzamosan (rendszerint a vasútállomás mögött) helyezkednek el elhanyagolható nagyságú és szórt beépítésű lakóépületsoportok, mint például Hajdúszoboszlón, Mezőtúron. Más városokban a beépítés jellegzetesen a kivezető utak mentén, csáp-szerűen terjedt túl a vasúton, mint például Szolnokon, Kecskeméten.

Azokban a városokban, amelyekben a vasútállomáson túl jelentős kiterjedésű új városrész jött létre, mint például Hatvanban, Békéscsabán és Dombóvárott, egy meghatározott szakaszon megszűnt a vasútvonalnak a városkontúrra gyakorolt hatása. A leggyorsabban fejlődött nagyvárosokban több irányban is városrész nagyságú területek épültek be a vasúton túl. Így a vasútvonal a városformát meghatározó korábbi jelentőségét elvesztette, mondhatni a város belső részének egyik alkotóelemévé vált, ezáltal nem határolja, hanem csupán tagolja a lakóterületet. Debrecen, Szeged, Győr, Pécs jellegzetes példák erre.

Míg a vasút és a városalakzat fent leírt összefüggései alig százéves fejlődés folyamatában alakultak ki, addig a *távolsági utak* ilyen jellegű hatása tulajdonképpen egyidős a várossal. Az időbeliségen kívül további különbség, hogy az utak hatása a kontúrra elég gyorsan változhat, időtartam tekintetében és területi értelemben egyaránt. A legtöbb városban ugyanis a kompaktság azáltal bomlott meg, hogy beépült a távolsági utaknak a városhoz csatlakozó egy vagy több szakasza. A fejlődés következő lépésében a lakóterület elfoglalta e kinyúló, beépült sávok közötti területeket, ezen a szakaszon megközelítőleg kiegyenesedett a kontúr.

Így egy adott időpontban vizsgálva, ugyanazon város lakóterületének növekedésében, kontúrjának alakulásában többféle variáció figyelhető meg: a városperem különböző oldalain is és ugyanazon az oldalon is egyidejűleg folyhatott újabb csápok képződése és a korábbiak közötti terület kitöltődése. A növekedésnek ez a folyamata vezetett el sokhelyütt a környező településekkel való korábban említett összeépüléshez. Városaink mai helyzetében, amelyre a városnagyság növekedése és a távolsági úthálózat sűrűsödése mellett a közúti közlekedés intenzitásának gyors emelkedése is jellemző, fenti összefüggések még erőteljesebben jelentkeznek. A kivezető út vagy utak mentén nagyobb mértékben elnyúlt például Kaposvár, Gyula, Nagykőrös, Szentendre lakóterülete.

A lakóterület alakja és a *belső úthálózat* közötti kapcsolat elsősorban az eredetileg zárt úthálózati rendszerű, kisebb városokban mutatható ki. Ott, ahol többé-kevésbé szabályos derékszögű úthálózat volt, mint pl. Törökszentmiklóson, Szarvason, Csornán, máig megmaradt az ennek megfelelő négyszögletes kontúr is. Hajdúböszörmény lakóterülete a sugaras-gyűrűs úthálózatnak megfelelően kerekded alakú. Az úthálózati rendszer és a lakóterület alakja között kevésbé lehet összefüggést felfedezni a nagyobb városok esetében, mivel legtöbbjük a városfejlődés különböző korszakainak megfelelően eltérő utcahálózattal rendelkező részekből tevődik össze. Különösen jól mutatja ezt Debrecen példája: a korai sugaras-gyűrűs úthálózatnak megfelelően a 19. század első felében még kerekded volt az alak, de a többnyire dűlőutakra épült városrészek hozzácsatlakozásával teljesen átformálódott.

2. A BEÉPÍTÉS MÓDJA ÉS INTENZITÁSA A LAKÓTERÜLETEN ÉS ANNAK KÜLÖNBÖZŐ RÉSZEIN

Azok az adatok, amelyek a korai magyar városfejlődésről rendelkezésre állnak, arra engednek következtetni, hogy mindig volt különbség a települések között a lakóterület beépítésének intenzitása tekintetében. A várostörténeti kutatások megállapították például a középkori Pécsre vonatkozólag, hogy a városfalakon belül nagy kiterjedésű kertek — tehát beépítetlen területek — voltak [10]. Ezzel szemben a győri, soproni városfalakon belül zsúfoltan helyezkedtek el a lakóépületek az apró telkeken, kertek nélkül. A 18. század végén is lényeges különbségek voltak e tekintetben, ahogyan ezt a II. József-kori felmérés és népszámlálás egybevetése mutatja. Ennek adatai azért is tanulságosak, mert ekkor még hiányoztak a városokból az ipari termelés, a közlekedés nagy területet igénylő létesítményei, és csak egyes kivételes esetekben foglaltak el területet regionális je-

lentőségű intézmények, tehát az adatok lényegében a mai fogalmaknak megfelelő lakóterületre vonatkoznak.

A korabeli népszámlálás lakosságszám-adatai és a térképeken ábrázolt városterületekre vonatkozó mérési eredményeink alapján a városok három csoportra oszthatók: alacsony volt a lakossűrűsége például Gödöllőnek (10 lakos/ha), Sárosvárnak (14 lakos/ha), Kaposvárnak (16 lakos/ha); közepes laksűrűségű volt Eger (30 lakos/ha), Esztergom (39 lakos/ha), Gyöngyös és Kőszeg (45 lakos/ha); magas laksűrűséggel bírt Székesfehérvár (79 lakos/ha), Győr (91 lakos/ha). Az alföldi városokra vonatkozó számításaink csak tájékoztató jellegűek, mert az akkor már előrehaladott tanyásodás miatt a lakosság többé-kevésbé jelentős és a népszámlálási publikációkban külön ki nem mutatott része a szorosan vett városterületen kívül élt. Így a lakosságszám és a mérhető városterület összevetése alapján nyert mutatószámok — Nagykőrös 58 lakos/ha, Hódmezővásárhely 79 lakos/ha, Debrecen 107 lakos/ha — a tényleges lakóterületi bruttó laksűrűségnél minden bizonnyal nagyobbak.

Az egy lakóháza jutó családok számának összevetéséből is kitűnik, hogy a beépítés intenzitását közvetve mutató lakóháznagyság (a lakóházakban feltételezhető lakások száma) tekintetében szintén lényeges különbségek voltak az akkori városok között. A legintenzívebben beépített városok Dunántúlon és Északon voltak: Gyöngyös (1,97 család/lakóház), Győr (1,93), Székesfehérvár (1,92), Kőszeg (1,89); ezeket követik a legfejlettebb alföldi városok, mint pl. Debrecen (1,62), Kecskemét (1,46), Szolnok (1,45); majd pedig táji fekvéstől függetlenül a kevésbé fejlett városok: Békés (1,26), Kaposvár (1,24), Sárosvár (1,23), Békéscsaba (1,19), Makó (1,12), Keszthely (1,06). Egy-egy városon belül sem volt mindenütt egyforma a házak nagysága. Így például Esztergomban az átlagnál nagyobb volt a szabad királyi városrész mutatója (1,68 család/lakóház), a Vizivárosban már csak 1,46, Szentgyörgymezőn 1,38, Szent Tamásban 1,26. Ezzel szemben Győrött az akkori igazgatási értelemben vett Győr városban a mutató 1,86, viszont a Sziget nevű külvárosban 2,26.

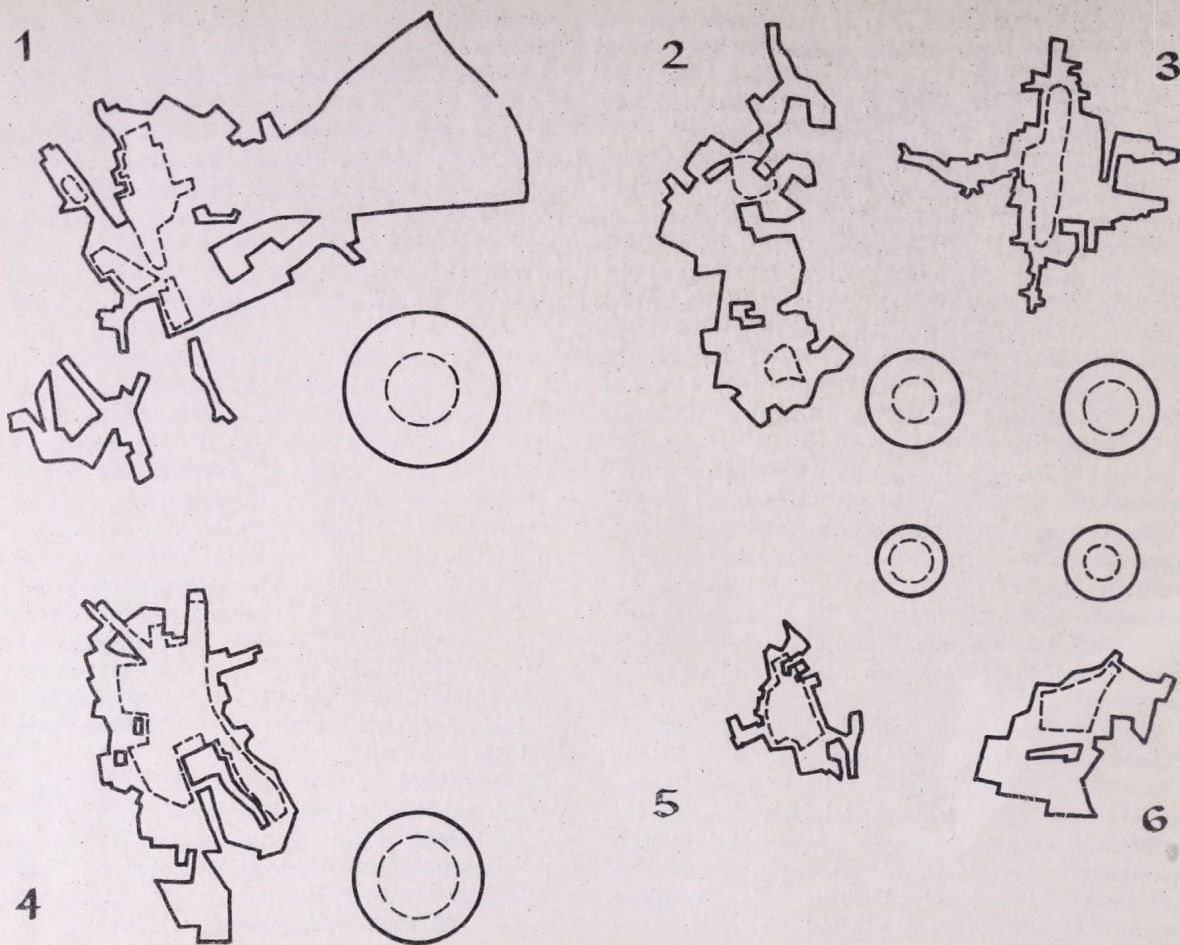
A 18. század végétől napjainkig tartó fejlődés eredményeképpen a legtöbb város lakosságának létszáma megsokszorozódott, egyes lakóterületrészekben a beépítés intenzitása érzékelhetően nőtt, mégis, mivel a lakóterület kiterjesztése rendszerint nyomon követte a lakosságszám növekedését, az átlagos (a teljes lakóterületre vonatkoztatott) laksűrűség nem minden városban nőtt, többnyire megközelítően azonos szinten maradt, sőt egyes városokban csökkent. A jelenlegi helyzetre vonatkozó számítások csak megközelítő pontosságú eredményeket adhatnak. A lehetséges számítási módszerek közül azt választottuk, hogy az 1970. évi népszámlá-

lás belterületi lakosságszámából és az 1969. évi földadókataszter szerint a belterületen művelés alól kivett területből képeztünk hányadost. A 18. század végi helyzet illusztrálására említett városok ily módon képzett mutatószámai a következők: Gödöllő 39, Sárosvár 29, Kaposvár 76, Eger 65, Esztergom 69, Gyöngyös 66, Kőszeg 43, Székesfehérvár 34, Győr 66 lakos/ha. Az ugyancsak ott említett alföldi városok számított értékei: Nagykőrös 43, Kecskemét 63, Békéscsaba 42, Hódmezővásárhely 39, Debrecen 52 lakos/ha.

Az átlagos intenzitás mutatószámainak összehasonlítása nem minden esetben érzékelteti azokat a minőségi változásokat, amelyek a lakóterület és a lakosságszám növekedésével párhuzamosan végbementek. Mindenekelőtt *lényeges differenciálódás* történt; ez a város funkcióiban és a növekvő népesség társadalmi — foglalkozási struktúrájában egyidejűleg bekövetkezett átalakulásoknak, továbbá a technikai felszereltség és a területérték módosulásának ütemétől függő folyamat volt. A lakóterület kiterjesztése mellett sor került a meglévő lakóterületek átépülésére is, ami — kivételes esetektől eltekintve — a beépítés intenzitásának növelésével és a beépítési módok átformálódásával járt.

Ez a fejlődés az egyes városokban, illetőleg a városok lakóterületének különböző részein más-más szakaszáig jutott el. Így például méréseink sutt csak 25—30%. Hódmezővásárhelyt a központ egyes tömbjeiben eléri az 50%-ot is, mássutt csak 25—30%. Hódmezővásárhelyen a központban 28—32%, a külsőbb részekben általánosan 15%, Cegléden hasonlóképpen a központban 30—40%, a külsőbb részekben pedig 12—20% a beépítettség. Ezzel szemben Pápa és Győr történeti magjában a telkek területének átlagosan 80—85%-át foglalják el az épületek. A központtól kifelé haladva mindenütt csökken a beépítettség, ha nem is olyan mértékben, mint az említett alföldi városokban: például Szombathely központjának északi részén eléri a 70%-ot, de a csatlakozó szalagtelkes tömbökben már csak 34% (a melléképületek alapterületének beszámításával). Ugyancsak a szalagtelkes beépítésnek tudható be, hogy Miskolc legbelső részén — a 19. századi erős városiasodás ellenére is — legfeljebb 40—50%-ot ér el a beépítettség, kevesebbet, mint Győr délnyugati külvárosában.

A beépítettség intenzitása nemcsak az adott lakóterületrész városszerkezeti fekvésétől, hanem annak természeti-földrajzi adottságaitól is függ. A mozgalmas felszínű, vízfolyásokkal áthálózott városokban különösen jól megfigyelhető ez. Így Egerben, a várhegy alatti 72%-os sűrűséggel beépített tömbökkel szemben a sík felületen fekvő Széchenyi utca és Dobó tér közötti rész beépítettsége 58%, a Széchenyi utcától nyugatra eső lejtős Tündérparti részen 50%, viszont az Eger patak mentén a Cifra-kapu környékén a 20%-ot sem éri el. A lakóterület beépítésének



2. ábra. A történelmi városmag és a jelenlegi lakóterület kiterjedése, valamint a 18. század végi és a jelenlegi lakosság szám közötti arányok

A lakóterület gyorsabban növekedett, mint a lakosság száma (1 Székesfehérvár, 2 Mosonmagyaróvár). A lakóterület és a lakosság szám növekedése nagyjából azonos mértékű (3 Szekszárd, 4 Eger). A lakóterület kevésbé növekedett, mint a lakosság száma (5 Kőszeg, 6 Balassagyarmat). A folytonos kontúrvonal a jelenlegi lakóterület, a szaggatott kontúr a történelmi városmag határát jelöli; a folytonosan rajzolt kör területe a jelenlegi, a szaggatott vonallal rajzolt kör területe a 18. század végi lakosság számmal arányos.

összetétele az ilyen városokban önmagában nézve mozaikszerűnek tűnik, a földrajzi és történelmi adottságokkal összevetve azonban mindeütt magyarázható az adottságokhoz való érzékeny igazodással, ami egyfelől figyelemreméltó értéként fogható fel, másfelől azonban az építési erőforrások korlátozott voltára is rámutat.

Különbség van egyes városok és városrészek között a beépítési módok átforgalmazásában megfigyelhető fejlődés tekintetében is. Régészeti bizonyított, hogy a középkori egyemenetes városi lakóházak zöme a fésűs beépítési módokra emlékeztetően helyezkedett el az oldalsó telekhatár mentén. Az egyemenetes elrendezést megtartva, a későbbi fejlődés során a telekoldal egész hosszát elfoglalták a lakó- és gazdasági épületek, majd L, utóbb U alakban beépült a telek két vagy három oldala. Ez a folyamat egyes városok (Pécs, Győr, Sopron, Kőszeg, Székesfehérvár) belsejében már a 15. században nagyrészt végbement, ugyanakkor ezen városok külső részén legfeljebb elkezdődött és máig is

csak valamilyen közbülső stádiumba jutott el. A városok többségének lakóterületén jelenleg is a fésűs beépítési mód az általános, az előbb leírt folyamat csak kisebb, belső fekvésű területeken, a 18. században kezdődött és eredményezett lényegesebb átforgalmazást.

Minőségileg újat jelentett a múlt század végén elterjedt szabadon álló (minden irányban tájolható, telekhatároktól elszakadó) beépítési mód, általában földszintes, ritkábban emeletes, villaszerű változatokkal. Földszintes szabadon álló beépítési móddal épült fel a magyar városokban a második világháborút megelőző évtizedekben a lakóházak túlnyomó része. Így jellegzetes lakóterületrészek jöttek létre az akkor beépült területeken: munkás- és vasutas lakótelepek (Győrött, Ózdon, Hatvanban, Balassagyarmaton, Szolnokon), kertségekből alakult lakóterületek (Debrecenben, Kecskeméten, Kaposvárott), akciószerű parcellázások (Miskolcon, Győrött, Sopronban, Szombathelyen, Nyíregyházán), ún. villasorok (leggyakrabban a vasútállomás-

hoz vezető utca mentén vagy hegyoldalban, mint pl. Pécsen, vagy parki környezetben, mint pl. Debrecenben).

Azok a bérházépítési módok, amelyek a telek legnagyobb mérvű kihasználását eredményezték — a körülépített udvaros, majd ennek javított változata, a kertes beépítési mód — kevésbé terjedtek el a magyar városokban; ahol megjelentek, a legbelső területekre szorítottak. Városaink főútvonalain, főterein a foghíjszerű építési lehetőségekkel kapcsolatosan jutottak első sorban szerephez, ennek folytán elszigetelten állnak a hagyományos beépítési módokkal kialakult épületsorban. Kivételes esetnek tekinthető Szeged belvárosa, amelynek árvíz utáni újjáépítése során a körülépített udvaros beépítési mód előírásos volt.

A lakóterület beépítésének alakulásában a legutóbbi két évtized három tekintetben hozott változást. Közvetlenül a felszabadulás utáni parcellázások folytán a telkes szabadon álló beépítési mód többféle változata egyre nagyobb lakóterületrészekre terjedt ki, első sorban a város peremén. Nem sokkal később megindult a többemeletes, telek nélküli lakóházépítés, amely legelőször addig be nem épített területeken, ún. „lakótelep”-ek formájában valósult meg, és a hagyományoshoz képest kisebb beépítettséget, de igen nagy laksűrűséget eredményezett. Az építési tevékenység harmadik fajtája, a meglévő lakóterületek rekonstrukciója — mivel a háború utáni újjáépítést nem kötötték egybe rekonstrukciós műveletekkel, hanem a korábbi állapotot állították helyre — inkább napjainkra jellemző, és bár az előző kettőhöz képest mennyiségileg alárendeltebb, a város legbelső részén a beépítés, valamint az egész városszerkezet átforgalmazása szempontjából jelentősége máris kiemelkedő.

Ezek a változások nem érvényesültek mindenütt azonos erővel. 1949 és 1970 között a történeti városok közül 26-ban több, mint 50%-kal növekedett a lakásállomány, ugyanakkor 7 városban csökkenés következett be. Ha feltételezzük a korábbiak alapján, hogy a beépítés jellegzetességeinek átalakulása az újonnan épített lakások mennyiségével nagyjából arányos, akkor azt a következtetést vonhatjuk le, miszerint a történeti városok mintegy felében az ilyen irányú fejlődés jelentős volt, a városok másik felében viszont az átforgalmazás kevésbé volt lényeges, vagy pedig szinte semmilyen változás nem történt. A városok e jellegzetes csoportjait vizsgálva megállapítható, hogy erőteljesebb átalakulás első sorban a dunántúli és az északi városokban következett be: a 26 erősen átalakuló város közül 14 Dunántúlon, 9 Északon és 3 az Alföldön fekszik. Ez a területi megoszlás ellenkező értelemben tükröződik a legkevésbé átalakult városok csoportjában; az ide tartozó 22 város közül 20 alföldi és csak egy-egy ilyen város van Dunántúlon és Észa-

kon. Azok a városok, amelyekben a lakásállomány növekedése mérsékelt volt és ennek megfelelően a beépítés sem alakult át számottevően, táji fekvés szempontjából nagyjából egyenletesen oszlanak el az országban [11].

Megfigyelhető, hogy bizonyos nagyságrenden túl a lakásállomány növekedése — függetlenül a város nagyságától — koncentrációhoz vezet. Abban a 19 városban, amelyben 1949 és 1970 között legalább 4000-rel nőtt a lakásállomány, egy vagy több viszonylag nagyobb lakótelep épült, beépítetlen területen vagy minimális szanalással [12]. Ahol viszont ennél kevesebb volt a növekedés, lakótelep-építés csak kivételesen fordult elő. A belső fekvésű lakóterületek rekonstrukciója — különösen, ha ezt nemcsak erőteljes bontással összekötött megújításként, hanem a történeti értékek visszaállítására irányuló folyamatként is értelmezzük — lényegesen kevésbé függ a lakásállományban bekövetkezett változástól, azt sokféle más tényező befolyásolja. A földszintes beépítésű lakóterületek kiterjedése minden városban megfigyelhető az elmúlt 25 évben; mértéke természetesen ott a legnagyobb, ahol a koncentrált lakásépítés kisebb jelentőségű volt.

Az előző fejtegetések alapján megállapítható, hogy a városok lakóterülete a beépítés szempontjából egyáltalán nem tekinthető homogénnek. A differenciáltság — mint láttuk — sok tényezőtől függően alakult; szerepe volt ebben a város nagyságának, természeti-földrajzi viszonyainak, történeti fejlődésének, építési hagyományainak, a legutóbbi időszak lakásépítési tevékenységének stb. A tényezők számától és hatásuk erősségétől függően ez a differenciáltság jelentősen különbözik, ami azonban nem jelenti azt, mintha valamennyi várost ebből a szempontból egyedi jelenségnek kellene tekinteni. Már az eddigiek alapján is határozott különbség tehető egyfelől az alföldi, másfelől a dunántúli és északi városok között. A különbség az emeletes és földszintes beépítés arányai között is tapasztalható. Mind a valóságos helyzet érzékelése, mind a további következtetések levonása végett az lenne célszerű, ha városonként szembeállíthatnánk egymással az emeletes és a földszintes lakóházakban levő lakások számát. A jelenlegi statisztikai adatközlés azonban nem teszi ezt lehetővé, mivel csupán földszintes és emeletes lakóházakat, nem pedig ilyenekben levő lakásokat különböztet meg. Az ebből előálló torzításokat tovább növeli, hogy még ilyen adatok is csak 1960-ból állnak rendelkezésre [13], tehát a kialakuló képen nem jelennek meg az utóbbi tíz év lakásépítési tevékenységének következtében beállott változások. Ezért az alábbiak nem a mai helyzet statisztikai értékű bemutatását, hanem kizárólag az említett különbségek illusztrálását szolgálják.

Ilyen adatfeldolgozási kötöttségek között is bizonyítottan tekinthetjük, hogy az emeletes be-

építés aránya csak kismértékben függ össze a város nagyságával. Jellemző erre, hogy Mezőtúr és Hódmezővásárhely belterületén az emeletes lakóházak aránya 0,66%, ill. 0,67% volt, holott Hódmezővásárhely belterületi lakossága 40 047 fő, Mezőtúré pedig csak 18 337 fő [14]. Nyiregyházaán kisebb volt az emeletes lakóházak aránya (2,32%), mint Szentendrén (2,62%), és ugyanígy Debrecenben (3,55%) is kevesebb, mint Komáromban (3,69%). A legnagyobb vidéki városban, Miskolcon 6,5% az arány, ezzel szemben Esztergomban, ahol a belterületi lakosok száma mindössze 22 347 fő, 6,6%. Annyi összefüggés mégis van a lakosság szám és az emeletes lakóházak aránya között, hogy a nagyobb városok többsége (Debrecen, Székesfehérvár, Miskolc, Szombathely, Pécs, Szeged, Győr) az emeletes lakóházak növekvő aránya alapján képzett városrendben a sorozat második felében található. Ebben a sorrendben kiemelkedő helyet foglalnak el kisebb ipari városaink (Ózd, Várpalota, Salgótarján), amelyekben 5% és 10% között volt az emeletes lakóházak aránya 1960-ban [15]. Ez messze elmarad az új városokra jellemző arányok mögött, hiszen Komlón, Oroszlányban, Dunaújvárosban ez a mutató 17—22% volt. Az ipari városokban, amelyek a magyar városállomány legfiatalabb tagjai, azért jött létre ez a helyzet, mert az utolsó két évtized állami lakásépítési tevékenységében kiemelkedő szerepet kaptak. Azokban a városokban, amelyek történeti múltja a legnagyobb, nagyjából hasonlóak az arányok: Pápa 5,9%, Székesfehérvár 6,1%, Miskolc 6,5%, Esztergom 6,6%, Mosonmagyaróvár 7,5%, Veszprém 8,9%, Szombathely 10,9%, Pécs 14,1%, Szeged 14,2%, Győr 15,0%, Kőszeg 18,6%, Sopron 23,9%. Így a legvárosiasabb színvonalon álló lakóterületű városok a legfiatalabbak és a legrégebbiek közül kerültek ki.

Abban a tekintetben is fennáll a hasonlóság, hogy a legrégebb és a legújabb városokban egyaránt *összefüggő lakóterületrészek* jellemző az emeletes beépítés. Az új városokban ez a tervezés következménye, a régiekben történeti fejlődés eredménye, mert például Sopronban, Kőszegen, Egerben, Győrött, Pécsen, Székesfehérvárott, Pápán az emeletes beépítés középkori eredete és folyamatos terjeszkedése igazolható. A hasonlóság mellett az új és régi városok emeletes lakóterületrészei között lényeges különbség is van. Az ipari városok zömében legfeljebb húszéves, korszerű lakókörülményeket nyújtó, kedvező környezeti feltételekkel bíró lakóépületek vannak. A történeti városrészek emeletes lakóházainak állaga, felszereltsége és beépítési módja általában messze alatta marad az egészségügyi és kényelmi követelményeknek. Fokozza az így előálló problémákat, hogy még ugyanazon épület utcafrontokon álló és belső, udvari szárnyai között is gyakori a komoly színvonalbeli különbség [16]. Nem hagyható figyelmen

kívül, hogy ezek a városrészek, amelyek jelentősége a városszerkezetben ma is kiemelkedő — más országok városaihoz hasonlóan —, az idők folyamán elszőlődtek, és ennek következtében a tartalmuk és megjelenésük közötti összhang felbomlott. Ez a folyamat is a városaink szerkezetében végbement átalakulások egyike.

Szükségszerűen ellenkező jellegzetességeket mutatnak agrárjellegű városaink, részint a foglalkozási viszonyok és ennek következtében a telek és a lakóház használatának sajátosságai miatt, részint pedig azért, mert fejlődésüket a török idő pusztításai megszakították. Ennek tudható be, hogy az a 24 város, amelyben az emeletes lakóházak aránya 2% alatt van, Hatvan kivételével mezőgazdasági jellegű. Közülük is a legkisebb az emeletes lakóépületek aránya a hajdú- és nagykunsági városokban, azaz a Tiszántúlon. Innen dél, észak és főképpen nyugat felé fokozatosan, övezetszerűen növekszik az emeletes beépítés aránya, de még a legnagyobb alföldi városokban is csekély: Kecskeméten 1,85%, Szolnokon 2,77%, Debrecenben 3,55%. (Szeged 14,2%-os mutatója az árvíz utáni koncentrált városépítési tevékenységnek köszönhető.)

A beépítési magasság által okozott intenzitásbeli jellegzetességek összhangban vannak az *átlagos lakóháznagysággal*, vagyis az egy belterületi házra jutó átlagos lakoslétszámmal. (Az elemzést az 1965. évi adatok alapján végeztük.) E mutatószám a beépítés intenzitása mellett annak differenciáltságát is érzékeltetheti: ha közel esik az átlagos családlétszámhoz, akkor bizonyosan nagyobb részt egyalakos családi házakból áll a lakóterület. Minél több lakos jut viszont egy lakóházra, annál valószínűbb, hogy növekszik a több lakásos (földszintes vagy emeletes) lakóházak száma, azaz nagyobb a lakóterületen belül a városias jellegű beépítéssel intenzívebben kihasznált területek részaránya.

Számításaink szerint a mutató két szélső értéke Túrkevére és Sopronra vonatkozik, ahol az átlag: 3,5, ill. 9,4 fő/lakóház. (Összehasonlításképpen: az új városok közül pl. Oroszlányban 10,7, Komlón 12,0, Dunaújvárosban 19,2 fő/lakóház az átlag.) A legkisebb mutatószámok az alföldi városokra jellemzők. A már említett Túrkevét követően 3,7—4,7 fő/lakóház értékek tapasztalhatók a következő városokban: Hajdúnánás, Kalocsa, Hajdúszoboszló, Kisújszállás, Csongrád, Mezőtúr, Törökcsanak, Oroszlány, Karcag, Jászberény, Szentés, Nagykőrös, Cegléd, Hódmezővásárhely, Nyírbátor, Kiskunhalas. Ezzel szemben a sorrend másik végén elhelyezkedő városok valamennyien dunántúliak vagy északiak: Nagykanizsa, Veszprém, Székesfehérvár, Pápa, Balassagyarmat, Miskolc, Zalaegerszeg, Vác, Mosonmagyaróvár, Kőszeg, Szombathely, Pécs, Győr, Sopron 7,0—9,4 fő/lakóház átlagos mutatókkal. Ezek a városok nemcsak a beépítés, hanem rendeltetések szempontjából is



3. ábra. A beépítési intenzitás mutatószámainak alakulása a történelmi városok lakóterületén és ennek táji összefüggései

A pontok a város helyét jelölik, a felső számok az emeletes lakóházak százalékos arányát, az alsók az egy lakóháza jutó átlagos lakosságát. A ferde vonalozással jelölt országrészben vannak a mutatók szerint a legkevesbé intenzív, a kettős vonalkázással jelöltekben pedig a legintenzívebb beépítéssel rendelkező városok. (A mutatószámok képzése az 1960. évi belterületi adatok alapján történt.)

differenciáltak, és közöttük van a legjelentősebb műemlékekkel rendelkező történelmi városok többsége is.

A többi történelmi, valamint jelentősebb dunántúli és északi városban e mutató eléri vagy felülmúlja a legnagyobb alföldi városokét, ugyanis míg pl. Gyöngyösön 6,16, Egerben 6,34, Komáromban 6,45, Esztergomban 6,56, Kaposváron 6,83, addig Szolnokon 5,76, Nyíregyházán 6,50, Kecskeméten 6,57, Debrecenben 6,82 fő/lakóház a mutató értéke.

Az alföldi és dunántúli-északi városok lakóterületének beépítése tekintetében fennálló különbségről az előbbiekből alkotott képhez hozzátartozik a lakóépületek anyagának különbözősége is. Az 1960. évi adatok szerint az alföldi városokban többségben voltak a vályogból épült lakóházak. A kőből, téglából vagy más tartós anyagból épített lakóépületek aránya 3,5% és 15% között változott, kivéve a Dunántúl közvetlen szomszédságában fekvő Kalocsát (26,5%) és Baját (35,1%), valamint a négy legnagyobb alföldi várost: Debrecen (70,4%), Szeged (67,5%), Szolnok (29,4%), Kecskemét (25,3%). Ezzel szemben a dunántúli és északi városok lakóépületeinek 70–100%-a volt kő- és téglaház, de kivételt képeztek a Dunántúl és az Alföld határán fekvő városok, mint pl. Mohács (48,1%) és Szekszárd (30,8%).

3. TELEKFORMÁK, TELEKOSZTÁSOK, TELEKTÖMBÖK

Városaink lakóterületének azokat a részeit kivéve, ahol a legutóbbi években többemeletes lakásépítési tevékenység zajlott le, az alapegységek a telkek. A telkek mérete, alakja és csoportosulása a lakóterület felhasználása, úthálózata szempontjából meghatározó jelentőségű, és mivel általában maradandóbb az épületeknél és létesítményeknél, nagy vonásokban tájékoztat a lakóterület fejlődési folyamatának különböző szakaszairól, a jövőbeli átalakítások számára pedig gyakran megváltoztathatatlan adottságot jelent.

Ha a városainkban kialakult *telekméretekre* magyarázatot keresünk, a kimondottan műszaki-szabályozási vonatkozások mellett figyelmet kell fordítani arra a kölcsönhatásra is, amely egyik oldalról a telkek, másik oldalról a tulajdoni és termelési viszonyok között állt fenn a városépítés különböző időszakasaiban. Már a magyar városfejlődés korai szakaszában is a telkek helye és mérete elsődlegesen határozta meg, hogy a tulajdonos hogyan részesedjék a közösségi terhekben és jogokban. Ezt mérhetővé is tették; számos városunkban — mint pl. Miskolcon, Sopronban, Debrecenben és másutt — kialakult a telkek meghatározott mértékegysége, amely nem

ritkán meg is változott, például úgy, hogy az eredeti féltelek a későbbiek során az új egész telek mértékegysége lett. Azért került erre sor, mert a fejlődés folyamán a városok lakosság-számának növekedése általában a beépítés sűrítését és ennek velejárójaként a telekméretnek csökkenését hozta magával.

Alaki vonatkozásban a telkeknek általában két fő típusát szokták megkülönböztetni: a szabálytalan és a szabályos formájú telkeket. A *szabálytalan telkek* szabálytalan telekcsoportokat alkotnak, ennek következtében a köztük kialakuló közterületek, utcák, terek alakja, vonalvezetése is szabálytalaná válik. Általában a szabálytalan telkekből, telekcsoportokból álló belsőséget régebbinek tartják a szabályos részeknél, mivel kialakításuk nem kívánt előzetes területfelmérést és közösségre szabályozott birtokbavételt. Az alföldi városok többségében a történeti mag telekosztása szabálytalan lévén, kialakult az a felfogás, amely szerint a magyar városok fejlődésének egyik jellegzetes vonása a szabálytalanság. Egy másik vélemény szerint az alföldi városok belső — lakóterületi célokat szolgáló — magja eredetileg nem volt telekre osztva, a telkek csak akkor alakultak ki, amikor a 19. század első felében felsőbb parancsra a lakóházakat körül kellett keríteni, és mivel a lakóházak meghatározott rend nélkül épültek, a bekerítéssel kialakuló telkek szükségszerűen szabálytalanokká váltak.

Véleményünk szerint az alföldi városokra jellemző telekosztás kialakulásának ez a két magyarázata — amellet, hogy egymással ellentétben van — önmagában is cáfolható. A lakóterület eredeti, telek nélküli, osztatlan voltának ugyanis ellene vallanak az alföldi településekről fennmaradt középkori oklevelek adatai, valamint az ásatások, amelyek során élősövények, árkok, kerítésfalak nyomára bukkantak [17]. A telekosztás hiányát — ami egyes városok 18. századbeli térképein szembetűnő — valószínűleg a török korszak pusztításaira és állandó változásaira vezethetjük vissza. Az is igazolható, hogy a lakóterület szabálytalan osztású részei nem feltétlenül a legrégebbiek. Utalunk itt a gyakran előforduló Tabán nevű városrészekre, amelyek mindig a Balkánról áttelepült délszláv népek lakóhelyei voltak, tehát kialakulásuk legkorábban a török korra tehető. A szabálytalan telekosztás itt annak tudható be, hogy a betelepített népcsoportok magukkal hozták ősi települési szokásaikat. Gyakran szabálytalan osztású lakóterületrészekben laktak a gazdasággal nem rendelkező ún. házas-zsellérek is. Elősegítették a szabálytalan telkek kialakulását a földrajzi viszonyok is; így például a szabályos esztergomi belső mag mellett a tagolt felszíni Szenttamáshegyen a 19. században szabálytalan telekosztású lakóterület jött létre.

A szabályos telkek megjelenése a középkorban — ami összefügg a római földmérési technika

felújításával — kétségkívül jelentős előrelépést jelentett a lakóterület fejlődése szempontjából. A szabályos telekformák alakja és a telkek elrendezése korról korra változott, így adott esetben ebből megközelítően következtetni lehet a lakóterület egyes részeinek kialakulási idejére.

A *szabályos telekformák* közül hazánkban — hasonlóan más országokhoz — legkorábban, még a 14. század előtt, a *szalagtelkek* jelentek meg a falvakban és a városokban egyaránt. A szalagtelkes települések között — a telekcsoportoknak egymáshoz és az utakhoz viszonyított elrendezése alapján — szembetűnő különbségek találhatók. A legegyszerűbb viszonyok az ún. úti-faluhoz hasonló elrendezésnél vannak, amikor egy út két oldalára felfűzött szalagteleksor képez egy falut, vagy egy városon belüli lakóterületrészt. Ilyenek városaink lakóterületének azok a részei, amelyekbe a középkorban mezőgazdasági népességet telepítettek le, pl. Sopronban a középkori külváros legtöbb utcája (az Újteleki utca, Rákóczi utca, Domonkos utca, Magyar utca stb.), Eger történeti magjának egyes utcái vagy utcaszakaszai (mint a Széchenyi utca északi része), Debrecen magjának szabályos részei (Széchenyi utca, Hatvan utca, Kosuth utca stb.), Székesfehérvár Nova villa nevű része, Tata egész történeti magja s. i. t. Másik középkori változat a szakirodalomban általánosan Angerdorfnek nevezett elrendezés, ahol a szalagtelkek kettős sora között az utca orsó, háromszög vagy téglalap alakú térré szélesedik ki. Középkori városainkban gyakran ilyen településrész képezte a magot, a térség piactér, főtér szerepét töltötte be. Kiszélesedő utat szegélyező szalagtelkekből áll Miskolcon a Széchenyi utca, Sárospatakon a Rákóczi utca, Egerben a Knezich utca, Debrecenben a Vöröshadsereg útja, a Bethlen és Csapó utca, Keszthely mai főutcája stb. Háromszög alakú teret határolnak a szalagtelkek Szombathely, Kőszeg, Vác, Esztergom történeti magjában.

Az eredetileg szalagtelkes lakóterületrészek a városias fejlődés hatására általában úgy alakultak át, hogy a telkek végénél levő dűlőút városi utcává vált és mindkét oldala beépült, ami által a szalagtelkek megfelelődték. Az így létrejött tömböt egyes esetekben a telekvégeknél vezetett utcával átvágták, ami által két, fele olyan keskeny tömbre tagolódtak, ahogyan például Debrecenben történt a Hatvan utca és a Széchenyi utca között. A tömböknek nemcsak közbülső, hanem szélső szalagtelkei is tovább osztódhattak kis alapterületű, nagyjából négyzet alakú telkekre, amelyek üzleteket és műhelyeket magukba foglaló házak sorával épültek be. Ez leggyakrabban a piactér környékén fordult elő. A szalagtelkek osztódása következtében az eredetinel lényegesen kisebb, de szintén szabályos telkek jöttek létre, amelyek szélességi és mélységi mérete már alig különbözött egymástól.

Hasonló formájú, kis méretű telkeket alkal-

máztak a középkori városfejlődés második periódusában megjelenő szabályos derékszögű hálós alaprajzú városokban. Az akkori Magyarországon nem voltak ritkák az ilyen alapított városok; mai városaink közül ezt a típust — egyes nézetek szerint — Győr történeti magja képviseli [18]. A középkorban a királyi alapítású Körmeneknek volt ilyen szabályos alaprajza és telekosztása.

A szabályos telekosztásra való törekvés az Alföld északkeleti szélén a Bocskay által létrehozott hajdúvárosok belső magjában is jelentkezett. Ez a legvilágosabban Hajdúszoboszlón mutatkozik meg, ahol párhuzamos irányú, azonos távolságra levő utcák határolták a két telekosoros tömböket; a telkek szabályosak, egyformák és rövidek voltak. Hasonlóan rövid, kis alapterületű szabályos telkek alkotják Gyulán a török idő után telepített német lakosság egy főutca két oldalán fekvő teleksorait. Ezzel meg egyező telekosztások találhatók még Csongrád, Kiskunfélegyháza, Szekszárd belső magjában is.

A 18. század közepétől a szabályos városalaprajz és telekosztás általánossá vált több alföldi település tervszerű újjáépítésénél és bővítésénél. Az elrendezés alapjában nem különbözött az abban az időben világszerte alkalmazott, az ókori római castrum-alaprajzból származó megoldástól; hazai jellegzetesség elsősorban az, hogy a telkek aránylag nagyok voltak és földszintes házak álltak rajtuk. Az így újjáépített települések közül jelenleg városi rangot visel Törökszentmiklós. A 19. század első feléből is több példa ismeretes szabályos tervezési módszerek alkalmazására. A legkorábbi közülük a Gyula déli, majd később északkeleti és nyugati részén kialakított új lakóterület. Nagyjából az utóbbiakkal egyidejűleg bővült északi oldalán Makó egy 160 ha-os, derékszögű tömbökre osztott új lakóterülettel, és Hódmezővásárhely magjához csatlakozóan északnyugaton kb. 200 ha, délkeleten kb. 70 ha nagyságú, hasonló elrendezésű új lakóterületrész épült. Ugyanilyen kialakítású Cegléd déli, Újváros nevű kb. 110 ha nagyságú és Szentese északkeleti, mintegy 260 ha-nyi lakóterülete. Hasonlóan teljesen szabályos tömb- és telekosztást alkalmaztak Debrecen magjának északkeleti szélén és Kecskemét déli részén, de lényegesen kisebb telekméretekkel. A század második felében több dunántúli város, pl. Kaposvár, Nagykanizsa, Győr, Dombóvár, Keszthely, Szombathely, Sopron és Esztergom lakóterülete szintén szabályos osztású részekkel bővült.

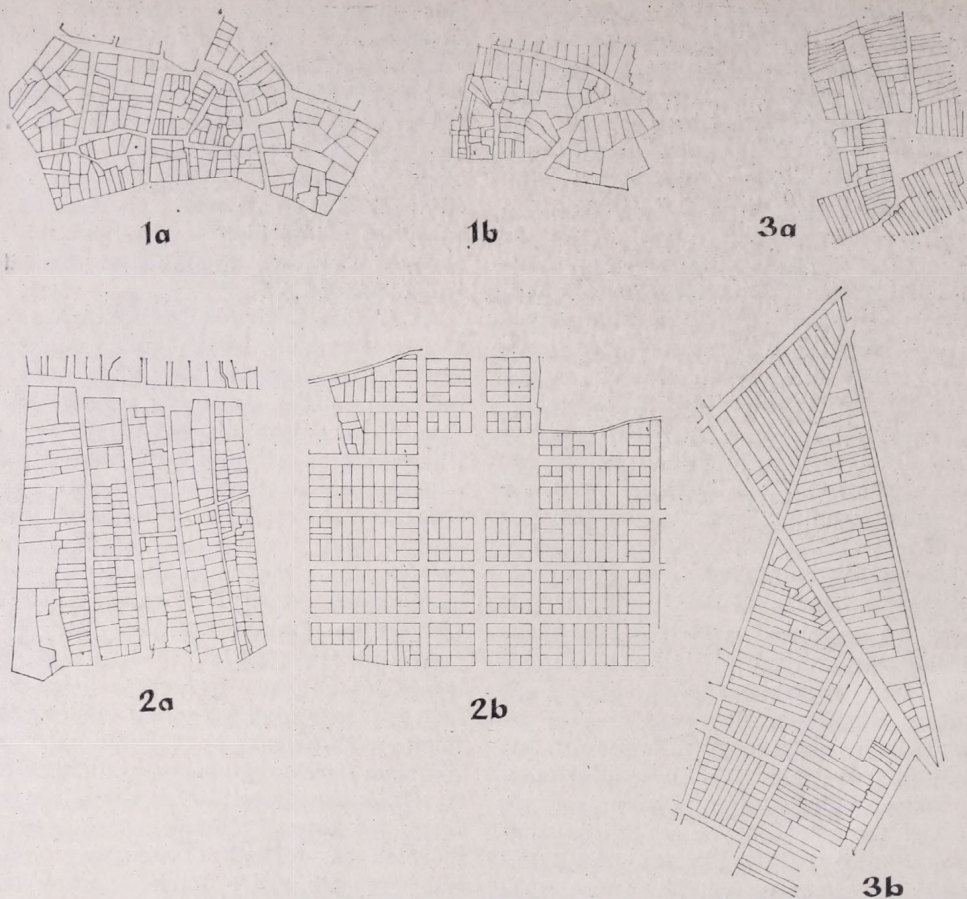
Az új lakóterületek kialakítása mellett a ritkán előforduló lakóterületi rekonstrukciók során is a szabályos tervezés elveinek érvényesítésére törekedtek. Maradékalkalannul bekövetkezett ez a 19. század első felében Karcagon, a tűzvész által elpusztított délkeleti városrésznél József nádor közreműködésével végrehajtott újjáépítésekor. Cegléd történeti magjának átépítésekor is sikerült bizonyos fokú szabályosságot elérni, mert

az eredetileg szabálytalan, halmaz alaprajzú lakóterületen keskeny, rövid, általában két teleksorból álló tömböket képeztek. A nagyjából szabályos tömbökön belül azonban gyakoriak a ferdeszöget alkotó telekhatárok, sőt az is megfigyelhető, hogy szabályos formájú telkeken az épület ferdén helyezkedik el. Szarvas eredetileg halmazos lakóterülete is egy hosszabb időszakon át tartó tervszerű átalakítással fokozatosan vált szabályosabbá.

Az új lakóterületek kialakításában és a városrekonstrukció során megnyilvánuló tervszerűség egyaránt azt igazolja, hogy a 19. század első felében az addig elmaradott Alföld a haladó urbanisztikai törekvések színtere lett. Ugyancsak az Alföldön került sor a magyar városépítés történetének volumenében és tervszerűségében kiemelkedő jelentőségű műveletére: Szeged árvíz utáni újjáépítésére. Az 1879. évi terv és annak megvalósítása a város területének legnagyobb részén a korábbi telekviszonyokat gyökeresen átalakította. Az akkori 1790 kh nagyságú belterületből 1540 kh-t foglaltak el a telkek, és ennek a területnek a legnagyobb részén megszüntetve a korábbi elaprózott, szabálytalan telekosztást, kedvező méretű, szabályos, zömében derékszögű telkeket alakítottak ki [19]. A telkek csoportosításából szabályos geometriai formákat képező tömbök jöttek létre. A telekméretes és -formák összhangban voltak az illető övezetre előírt építési magassággal és beépítési móddal.

A tervszerűségekre való törekvés a meggyorsult városfejlődés hatására a 19. század végén átfogóbbá és általánosabbá vált. Távlati városrendezési tervek készültek Miskolcra, Győrre, Szombathelyre, Sopronra stb., amelyek a telekviszonyok lényeges megváltoztatását irányozták elő a meglévő szabálytalan telkek átalakítása által, valamint a lakóterület bővítésével újonnan feltárt, szabályos telekosztású részekkel. A belső városrészekben ritkán került sor telekátalakításokra [20], az új lakóterületek tényleges birtokbavétele pedig többnyire csak a két világháború között történt meg. Ezek a parcellázások a megoldás módjait nem jelentettek haladást 19. századi előképeikhez viszonyítva: a teljes rendelkezésre álló terület betöltésére törekedtek, ennek érdekében ragaszkodtak annak kontúrjához és a lehetőség határáig csökkentették a közcélú területeket. Így az érintett városok lakóterülete jelentős mértékben megnövekedett, és lényegében ez folytatódott a felszabadulás után, a földreformmal kapcsolatos házhelyosztási műveletek által. Ezeknek az 1920-tól 1950-ig tartó parcellázásoknak a következményei ma is tervezési és végrehajtási nehézségeket okoznak a városok rekonstrukciójában.

A hagyományos telek- és tömbformák fejlődési folyamatának áttekintése során említést kell tenni azokról a viszonylag rövidebb múltra



4. ábra. Példák a belső és külső fekvésű lakóterület-részeknek a telekosztással összefüggő jellegzetességeire

Szabálytalan telekosztású lakóterületrészek: 1a Gyula történeti magjának északi részén (17. század); 1b Győr külső, délnyugati részén (19. század). Szabályos telekosztású lakóterületrészek: 2a Hajdúszoboszló történeti magjában (17. század); 2b Cegléd déli, Ujváros nevű részén (19. század első fele). Szalagtelkes lakóterületrészek: 3a Szombathely történeti magjában (14. század; 3b Dombóvár északi szélén (19. század vége és 20. század eleje)

visszatekintő megoldásokról, amikor a lakóépületek *nem telkekre épülnek*, hanem a közöttük beépítetlenül maradó terület kollektív felhasználásra van szánva. A két háború között elvétve létesültek ilyen, közületi tulajdonban levő lakóház csoportok városainkban. Az elmúlt két évtized tervszerű lakásépítési tevékenységének eredményeképpen nagymértékben nőtt a „lakótelep”-ek kiterjedése és jelentősége. Létesítésük csak ritkán járt a meglévő telekosztás megszűntetésével, helyüket legtöbbször addig telkekre nem osztott területen jelölték ki [21].

Míg ilyen módon egyik oldalról megnövekszik városainkban a telkekre nem osztott lakóterületrészek jelentősége, addig a napjainkban folyó lakásépítési tevékenység másik oldala a meglévő telekviszonyokat konzerválja, vagy pedig új telekosztásokat hoz létre. A foghíjbeépítés (azaz üres, vagy értéktelen épületek bontásával üressé tett telkeken lakóházak építése), valamint meglévő telekcsoportoknak változatlan vagy átosztott formában társasházövezetté való kijelölése hosszú időre fenntartja a korábbi helyzetet. Ugyancsak a társasházépítés — elsősorban an-

nak szabadon álló formája — céljára feltárt új lakóterületrészek kiterjesztik a viszonylag értékes állománnyal beépített teljes lakóterületeket.

A telekformák és a telekosztás, ill. a telektömbök ebből adódó kialakítási lehetőségei megszabják a *feltáró úthálózat* vezetését. Legegyszerűbb összefüggés az egyidejűleg tervezett lakóterületrészekben van, ahol — létrejöttük időszaktól függetlenül — az általában derékszögű négyszög formájú telektömbök szabályos, derékszögű útrendszerre fűződnek fel. Előfordul, hogy egy-egy lakóterület-részen olyan összvárosi jelentőségű, tehát nem elsősorban a lakóházak megközelítését szolgáló út halad keresztül, amelynek iránya eltér az alaphálózatétól, ilyenkor helyenként háromszög vagy trapéz alakú tömbök jönnek létre. Hasonló az összefüggés utak és telektömbformák között egy előre megtervezett főútvonal-rendszerhez való illeszkedés esetén; erre példák találhatóak a szegedi sugaras-gyűrűs úthálózat által határolt tömbökben.

A nem egyidejű tervek alapján létrejött lakóterületrészek kialakításában szintén meghatá-

rozó jelentőségűek a keresztülhaladó városi főútvonalak. Értelemszerűen ugyanilyen hatásúak a természeti-földrajzi alakulatok (vízfolyások, mélyedések stb.), az idegen felhasználású területek és a vonalas létesítmények (zöld-, közcélú területek, vasútvonalak, távvezetékek), vagy a városszerkezet olyan elemei, amelyek az úthálózat gyújtópontját képezik (pl. a városkapuk, főterek). A felsorolt tényezők mellett a telektömbök alakját, a közöttük kialakuló úthálózat vezetését alapvetően a telkek sajátosságai döntik el.

A szabályos telkekből álló, nem egyidejűleg tervezett lakóterület-részekben az úthálózatban általában dominálnak a tömbök hosszoldala mentén vezetett, egymással nagyjából párhuzamos, de nem egyenlő távolságra levő utak, míg a rövid oldalon keskenyebb, gyakran csupán gyalogközlekedésre alkalmas sávok vannak [22].

A szalagtelkes lakóterület-részekben az úthálózat alapvető vonalai a telkek nagy mélysége folytán távol esnek egymástól és nagyjából egyező irányúak. Az úthálózatnak a tömbök későbbi megosztása által keletkezett másodlagos vonalai vagy megközelítően párhuzamosak az eredetiekkel, vagy a telekhatárokhoz és a természeti adottságokhoz alkalmazkodva, szabálytalan vezetésűek. A másodlagos utak lehetnek az eredeti irányra nagyjából merőlegesek is, olyankor, amikor a telkek hosszanti oldalán egymás után épült lakóházak megközelítése végett zsákutcává alakul át az udvarnak korábban a belső gazdasági szállításokat szolgáló sávja, így az elsődleges útvonalra sűrűn egymás mellett fekvő keskeny utcák futnak rá [23].

A szabálytalan telkek csoportosulásából keletkezett, különböző nagyságú amorf tömböket mindig szabálytalan úthálózat választja el. Ez a szabálytalanság fokozódott, amikor a nagy terjedelmű tömbbelső megközelítése céljából zugokat, zsákutcákat nyitottak. Különösen két esetben volt ez gyakori: a korábbi ólaskertek lakás céljára való igénybevételekor és a lakóterületeken a nagy telkeket tartalmazó tömbök megosztásakor [24].

A telkek, telektömbök és tömbcsoportok fejlődésére és jelenlegi helyzetére vonatkozó fenti áttekintés alapján megállapíthatjuk, hogy *városaink lakóterületének telekviszonyai tükrözik annak a kornak a városépítési jellegzetességeit, amelyben az egyes lakóterületrészek létrejöttek vagy átalakultak, és így az e tekintetben fennálló változatosság és az illető város fejlődési dinamikája között határozott összefüggés van.*

Ha ezen összefüggés feltárása érdekében azt vizsgáljuk, hogy a különböző telekosztási jellegzetességekkel bíró lakóterületrészek közül az egyes városokban melyek vannak képviselve és ezek milyen összefüggésben vannak egymással, akkor az előzőekben tárgyalt telekformákból, illetőleg telekcsoportokból célszerű kiindulni. Megkülönböztettünk szabálytalan, szalagtelkes és de-

rékszögű négyszög alakú szabályos telkeket és telektömböket. Ezeknek egy-egy városban belüli társulási lehetőségeiből elméletileg hétféle variáció állítható elő. Az egyidejű kialakulást vagy a visszamaradott fejlődést tükröző homogenitásra — vagyis amikor az egész lakóterületen egyféle telekforma van — csak elvétve van példa. Egyetlen olyan városunk sincs, amelynek lakóterületén csupán szabálytalan telkek vagy csupán szalagtelkek, ill. ilyenekből képzett tömbök lennének, a kizárólagosan szabályos derékszögű telekosztás pedig egyedül Törökszentmiklóásra jellemző. Olyan város sincs, amelyre a szabálytalan és szalagtelkes telekforma-társulás lenne jellemző. A hétféle lehetséges variáció közül tehát ténylegesen csak a magasabb fejlettségi fokot tükröző *három eset* fordul elő a következő jellegzetességekkel:

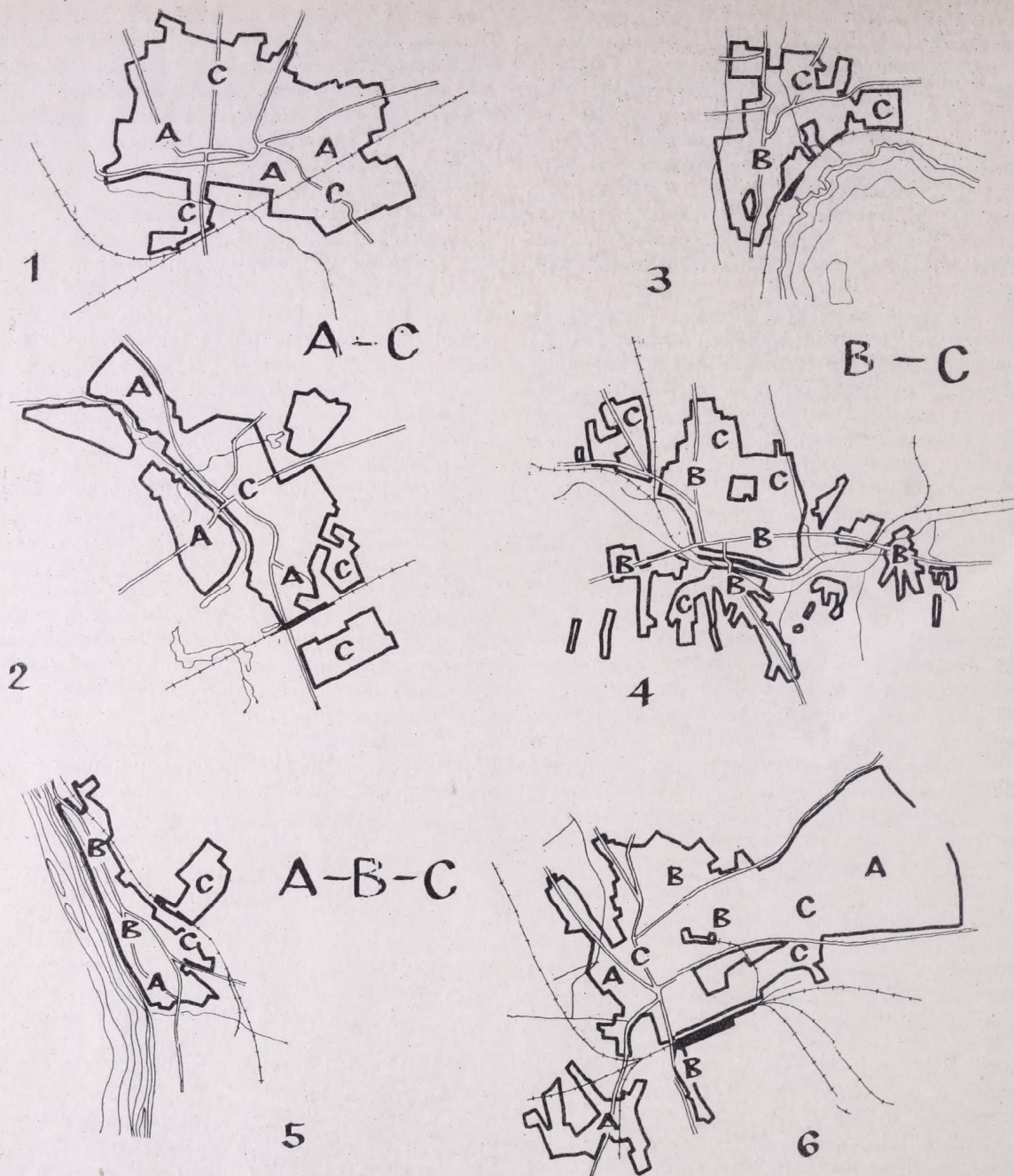
1. Azokra a városokra, amelyekben szabálytalan és szabályos telekosztású lakóterület-részek vannak, általában az jellemző, hogy a városmagban szabálytalanok a telkek, a szabályos telekosztás a peremen van. Példa erre Kecskemét, Szolnok, Hódmezővásárhely, Szentes, Csongrád, Gyula. Kivételes jelenség Hajdúszoboszló, amelynek magja szabályos és az azon kívül fekvő tömbök szabálytalanok, valamint Cegléd, amelynek eredetileg szabálytalan belső részét a korábban leírt módon szabályozták.

2. A szalagtelkes és szabályos telekosztású lakóterület-részekből álló városokban mindig a városmag szalagtelkes és a perem szabályos, mint például Keszthelyen, Sátoraljaújhelyen, Balassagyarmaton, Kaposváron. Szombathely annyiban sajátos, hogy a környező falvak beolvasztásával egy külső szalagtelkes gyűrű is keletkezett.

3. A szabálytalan, szalagtelkes és szabályos telekosztás egyaránt megtalálható például Miskolcon, Győrött, Szegeden, Debrecenben, Pécsen, Székesfehérvárott, Gyöngyösön, Pápán, Veszprémben, Vácott. Ezekben a városokban a mag szabálytalan vagy szalagtelkes; kivételek Győr és Szeged tervezett szabályos városmagjukkal.

Ez a csoportosítás azt mutatja, hogy a telekosztás jellegzetességei a városfejlődés dinamikája mellett, illetőleg azzal kölcsönhatásban függnek a táji fekvéstől is. A 1. csoportba tartozó városok kivétel nélkül alföldiek, a 2. csoportba tartozók pedig dunántúliak és északiak. A 3. csoport városai a történeti rétegződés szempontjából legösszetettebbek közül kerülnek ki, ennek megfelelően a dunántúli és északi városok mellett csak a legnagyobb két alföldi város tartozik ide.

Megjegyzendő, hogy a telekosztás jellegzetességeiben megnyilvánuló heterogenitás csak a pillanatnyi elemzésben tekinthető a történeti rétegzettség és kiemelkedő jelentőség kritériumának. A jövőbeli fejlődés várhatóan a homogenitást is elő fogja mozdítani, mert számítani lehet a szabályos osztású lakóterületrészek arányának nö-



5. ábra. Példák a telekformáknak egy város lakóterületén belüli társulásából előálló variációkra

A-C szabálytalan és szabályos telekformák: 1 a történeti magban szabálytalan, azon kívül szabályos telekosztás (Hódmezővásárhely); 2 a lakóterület történeti magjában szabályos, az egykori ólaskertek helyén szabálytalan, a legújabb lakóterület-részekben szabályos telkek (Hajdúszoboszló); B-C szalagtelkes és szabályos telekformák; 3 a szalagtelkes történeti magot szabályos telkekből álló lakóterület veszi körül (Keszthely); 4 a szalagtelkes történeti magon kívül szalagtelkes és szabályos telekosztású lakóterület-részek vannak (Kaposvár); A-B-C szabálytalan, szalagtelkes és szabályos telekformák: 5 a szalagtelkes történeti maghoz előbb szalagtelkes és szabálytalan, majd szabályos telekosztású részek csatlakoztak (Vác); 6 a történeti magban és az azon kívül fekvő lakóterületeken mind a három telekforma megtalálható (Székesfehérvár).
(A szabálytalan, B szalagtelkes, C szabályos telekosztással jellemezhető lakóterületrész.)

vekedésére, tekintettel arra, hogy új szabálytalan és szalagtelkes telekosztások nem lesznek, emellett pedig állandó folyamat az ilyen telekosztások átformálása szabályossá. A telek nélküli emeletes beépítés viszont jelenleg még a

heterogenitás fokozódását eredményezi, mert a területfelhasználás hagyományostól eltérő módja; ahol azonban meglévő lakóterületrészek szánálása által hozzák létre, csökkenti a telkek számát.

II. A VÁROSKÖZPONT HELYE, TARTALMA ÉS BELSŐ SZERKEZETE

Történeti városaink többségében — az európai városokhoz hasonlóan — a városközpont jelenleg is ott fekszik, ahol legkorábban és legintenzívebben hatottak a városfejlesztő erők. A mai városközpontok egybeesése a legősibb településmaggal azokban a városokban, amelyek római alapításúak, olyan mértékű, hogy fekvésük legtöbbször egybeesik a római kori központéval. A később keletkezett történeti városok többségére vonatkozólag is igazolható, hogy a mai központ megfelel annak a területnek, amelyet a város létrejöttének első időszakában elfoglalt [25]. A központoknak ez a korai rögzítődése azzal magyarázható, hogy olyan adottságokra települtek (utak találkozása, átkehelyek, víznyerési lehetőségek stb.), amelyek a városfejlesztő erőket magukhoz vonzották.

A történeti rétegződés, amely megújuló intenzív építési tevékenységet is jelentett, oda vezetett, hogy a városok mindenkori legértékesebb épületeit és létesítményeit magukba foglaló együttesekké váltak a központok, amelyek katonai védelme hosszú időn keresztül elsőrendű feladat volt. Ezzel magyarázható, hogy történeti városaink egy részében a városközpont — a védekezés módjának és lehetőségeinek megfelelő változatossággal — *szervesen összefügg a korai, a középkor folyamán kialakult erődítményrendszerrel*. Ilyen alapon a városoknak három csoportja különböztethető meg.

Az első csoportba tartozóknál az erődítmény csupán egy kisebb lakótorony, várkastély vagy templomerőd volt. Ide sorolható például Tapolca, Csongrád, Keszthely, Zalaegerszeg, Sárvár, Békés, Debrecen [26].

A második csoportra az jellemző, hogy az egész történeti városmagot egységes védőfalrendszer vette körül; külön erődített épület vagy épülethelyzet nyomait ma már nem lehet felfedezni. Ilyen volt Sopron és Székesfehérvár.

A harmadik és legnagyobb csoportba sorolható városokban fennmaradt a kettős védelmi rendszer, azaz az erődített épület vagy épülethelyzet valamilyen módon kapcsolódott a városfalakhoz. A várkastélyszerű mag a védett város-terület egyik sarkában foglalt helyet pl. Kőszeg, Győr, Pécs, Pápa esetében. A 17. században telepített hajdúvárosokban a palánkkal körülvett város-terület közepén állt a templomerőd. Különleges földrajzi adottságok hatására az erődítménymag és a tulajdonképpeni város lazább szerkezeti kapcsolatban volt; vízszintes értelemben az elválasztást képezhette a folyóvíz, mint például Szolnokon a Zagyva, Mosonmagyaróváron a Lajta, magassági értelemben pedig az erőd és a város közötti nívókülönbség, mint Esztergomban, Veszprémben, Egerben.

A korai erődrendszer kimutatható hatással

van a mai városközpontok *tartalmi és formai jellegzetességeire*.

A tartalmi jellegű hatások valamilyen módon még ott is érvényesülnek, ahol az erődítmény csak lazább kapcsolatban volt az akkori településsel. Az egykori egri és esztergomi vár rendeltetésbeli jelentősége ma is kiemelkedő: az ásatások révén egyre jobban kibontakozó történeti értéküknél fogva a városközpont kiegészítését képezik. Azok a korábban erődített épületek és épülethelyzetek, amelyek a városmaggal szorosabb területi összefüggésben helyezkednek el, hagyományos felhasználásuk és történeti értékük folytán rendszerint megtartják a megnagyobbodott és tagolttá vált központban is egyházi vagy kulturális rendeltetésüket. Elsősorban egyházi jelentőségű a pécsi Püspökvár, a veszprémi vár, a győri Káptalandomb, kulturális célokat szolgál jelenleg a kőszegi, sárvári, sárospataki, pápai, várpalotai, mosonmagyaróvári vár. (Emellett természetesen idegenforgalmi jelentőségük sem elhanyagolható.)

Az erődítmény-rendszerek formai hatása a központok szerkezetére elsősorban az úthálózat vonatkozásában érvényesült; a városfalakon levő kapuk és az erődítménymag bejárata felé haladó utcák, a védelmi szempontból kialakított terek (glacis) legtöbb esetben ma is világosan felismerhetők. Így például a pécsi Püspökvárhoz vezető utcák iránya, a soproni városfalak ovális vezetését követő úthálózat, a székesfehérvári, sárvári, kőszegi, sárospataki várfalakon kívül fekvő térségek, parkok és széles utcák levezethetők az erődítményrendszerből. A hajdúvárosokban a palánkkapuktól a templomerődökhöz vezető utak a történeti mag meghatározó jelentőségű vonaljai voltak.

Tartalmi és formai hatásnak egyaránt felfoghatjuk, hogy az akkori erődítmény-rendszeren belüli viszonyok által meghatározott helyen fekvő piactér — amely kezdettől fogva a városmag elsődlegesen világi rendeltetésű része volt — a legtöbb városban főtérre vagy a központi tércsoport jelentős tagjává vált és ennek következtében elhelyezkedése a városközpontok mai belső szerkezetét nagymértékben befolyásolja. Székesfehérvárott és Sopronban a városfalakon belül feküdt a piac, a bevezető és átmenő utak mentén, illetőleg azok találkozásánál; Pécsen, Mosonmagyaróváron, Pápán, Győrben, Kőszegen szintén a városfalakon belül, az erődítménymagot képező vár, ill. egyházi épület vagy épülethelyzet közelében, az úthálózat gyűjtőpontjában helyezkedett el. A magasságilag tagolt Esztergomban, Veszprémben és Egerben a piac az alacsonyabb szinten feküdt, az úthálózat fókuszában.

A felsorolt városok mindegyikében a mai fő-
tér és az egykori piac helye azonos. Azokban a

városokban pedig, ahol nem téren, hanem egy széles úton volt a piac, ez az út — amely kapcsolódott az erődítménymaghoz — ma is a városközpont, illetőleg az egész városszerkezet meghatározó jelentőségű vonala. Szolnokon és Sárospatakon a várhoz, Debrecenben a kastélyhoz, Keszthelyen és Tapolcán a templomerődhez vezető úton tartották a piacokat; ezek az utak az említett városok mai főutcai.

A központ helye az erődítés nélküli városokban főleg az úthálózat sajátosságaitól függően alakult. Ilyenek elsősorban azok az alföldi mezővárosok, amelyek később léptek a városiasodás útjára. Közülük azokban, amelyek a török időkben valamilyen formában fennmaradtak, a központ helye nem változott: például Cegléden és Nagykőrösön a sugaras úthálózat fókuszában, némileg excentrikusan Jászberényben, Hódmezővásárhelyen és Makón az átkelőhelynél. A törökök kiűzése után újratelepült városokban a központ általában spontán építési folyamat eredményeképpen alakult ki a városnak azon a részén, ahol az újjáépítést elkezdték; ilyen például Kiskunfélegyháza, Békéscsaba, Szarvas, Nyíregyháza központja. Alaprajzukban, telekosztásukban és ily módon elhelyezkedésükben is tervezettek: Törökszentmiklós, Karcag, Hajdúszoboszló. Ez utóbbiak azért is jelentősek, mert hatásuk kimutatható a 18. század végén és a 19. század elején végrehajtott városközpont-rekonstrukciókra.

A városközpont tartalmi és formai jellegzetességeinek alakulásában a piac szerepe még meghatározóbb az agrárvárosokban, mint a folyamatosan fejlődött erődített városokban. Ennek egyik oka, hogy a piac központserező jelenségéhez nem társulnak az erődítménymag elhelyezkedésbeli és tartalmi sajátosságai, de főleg azzal magyarázható, hogy a rendeltetésbeli differenciálódás alacsony fokú lévén, a piac relatív jelentősége a központban nagyobb volt. Sajátos módon bizonyítja ezt, hogy a hajdúvárosokban a piac központba helyezéséhez szükséges terület felszabadítása érdekében a templomerődöt lebontották, és ezzel egyik legfontosabb városépítési jellegzetességüket szüntették meg.

A piacon vagy annak közvetlen környezetében helyezkedett el már a korai városfejlődés időszakában is a közösségi célokat szolgáló épületek többsége. Így mindenekelőtt a templom, amelyhez temető, egyházi épület, gyakran iskola csatlakozott. A temető a későbbiek során vagy beépült, vagy pedig parkká alakult át, esetleg a piac területét növelte. Ugyancsak a piacra nézett a városháza a hozzá tartozó melléképületekkel, a földesúri kocsma és rendszerint külön bódésorban az üzletek [27]. A piactéren álló lakóházak általában magasabbak, igényesebb kivitelűek voltak, és így ez a középületekből és lakóházakból álló együttes kiemelkedett a várostestből. Mivel a viszonylag reprezentatív lakóházak alkalmasak voltak arra, hogy

szükség szerint középületté alakítsák át őket, vagy földszintjüket közintézmények foglalják el, a későbbiekben is növekedhetett a piactér közösségi jelentősége.

További középületfajták jelentek meg azon városok központjában, amelyek kiemelkedő egyházi jelentőségűek voltak. A püspöki székhelyeken rendszerint nagyobb egyházi épületsoportokat hoztak létre, nemegyszer elszakítva a világi központtól, aminek következtében kettős központrendszer alakult ki. Néhány városban a központ tartalmát gazdagította és terjedelmét növelte, hogy korábban jelentős állami-egyházi aktusok színhelyei voltak, mint pl. a királyok koronázása és temetése Székesfehérvárott, a királyné koronázása Veszprémben és a reprezentáció a királyi szálláshely és érseki székhely szerepét betöltő Esztergomban. Jelentőségében lényegesen kisebb, de értelemszerűen hasonló hatással járt a mezővárosokban az uradalomközponti szerep, például Kaposváron, Keszthelyen, Sárváron stb.

A középületek köre jelentősen megnőtt a 18. század végétől kezdve, amikor a városok *államigazgatási egységek központjaivá* váltak. Felépültek a megyeházák és a megyék igazgatását szolgáló egyéb középületek. A kiegyezést követően az iparosodás, a közigazgatási rendezés és a kiépülő vasúthálózat hatására a központi helyzetet elfogadó városok lettek a társadalmi-gazdasági élet fő szervezői. Ennek következtében teljesen újfajta középületek jelentek meg (pl. bankok, posta, vasútigazgatóság, iparvállalati és egyesületi székházak, kereskedelmi lerakatok stb.), ismert középületfajták (pl. színházak, üzletek, iskolák, kórházak, szállodák, vendéglátóipari létesítmények stb.) száma és jelentősége nőtt, sajátos közösségi szerephez jutottak egyes társadalmi és testnevelési intézmények. A középületek jellege és száma lényegében az illető város országos és regionális jelentőségével volt arányos. Ily módon az akkori megyeszékhelyek és járásszékhelyek a középületek jellegét, számát és méreteit illetően világosan eltértek egymástól, de a különböző városok központjai hasonló vonásokat kaptak megjelenés szempontjából, mivel a középületeket nagyjából ugyanazon stíluskorszakokban emelték.

Az említett folyamat mellett is megmaradt a központ lakóhelyi jelentősége és továbbra is a város legnagyobb laksűrűségű része volt. A közintézmény-építés ugyanis közvetve lakásállomány-növekedést eredményezett, mert a többszintessé épülő központ épületeiben a földszinten bank- és üzlethelyiségek vagy más közcélú intézmények helyezkedtek el, az emeleteken pedig lakások. Ilyen többcélú épületek fokozatosan elfoglalták a központban fekvő értéktelenebb építmények lebontásával megüresedett telkeket.

A városközpontra elsősorban jellemző, meghatározott rendeltetésű *középületek elhelyezke-*

dése a számukra szükséges terület megszerzésének lehetőségeitől függően alakult. Néhány városban (pl. Sopron, Győr), mivel a sűrűn beépített belső városrészekben nehéz volt területet felszabadítani, a középületek egy része kiszorult a voltaképpen központból. Másutt viszont, ahol az építési lehetőségek kevésbé voltak korlátozottak, a középületek az első világháborúig a központnak tekinthető városrészben csoportosultak; ez jellemző olyan nagyobb városokra is, mint Miskolc, Debrecen, Szolnok, de elsősorban a kisebb városokra, amelyek főterén vagy főutcáján mindig lehetett felszabadítani területet a kevés középület számára.

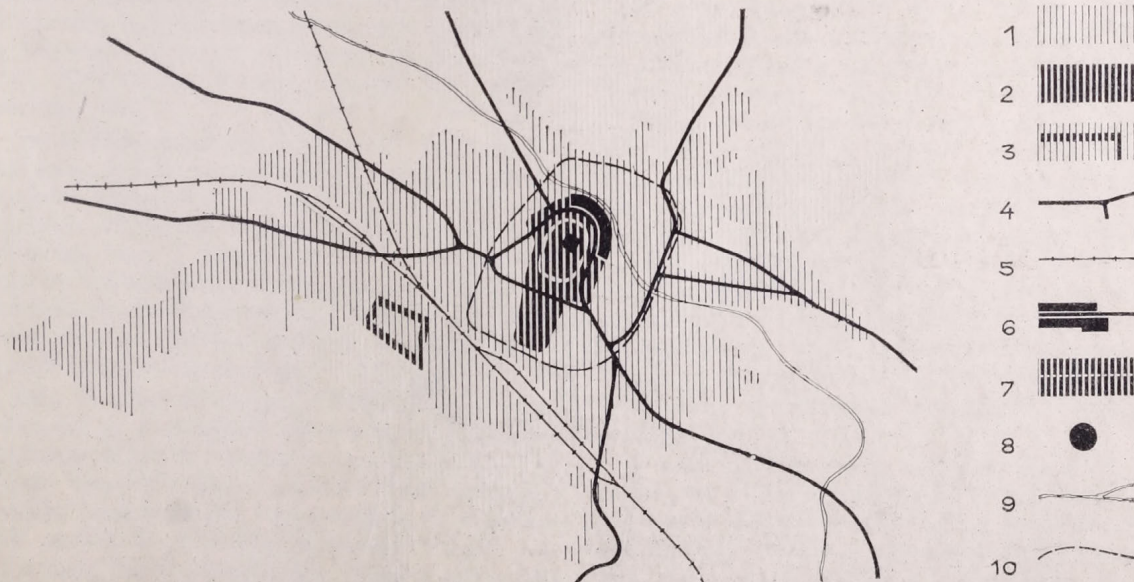
A középületek az előzőekben vázolt lehetőségek megszabta kereteken belül is szórta épültek, és ennek megfelelően általában elszigetelődtek egymástól, ritkán alkottak nagyobb térbeli együttest. Kivétel volt ez alól az egyetem-klinikai telepek építése. Az együttessé formálódás legteljesebb értékűen Szegeden ment végbe: itt a Tisza-parti épületcsoport előnyösen kapcsolódott a történeti központhoz amely a Dóm téren a két háború közötti legnagyobb városépítészeti alkotással gazdagodott. A pécsi egyetemi városrész kevésbé szervesen csatlakozik a történeti központhoz, a debreceni egyetem és klinikák együttese pedig teljesen önállósult, és bár önmagában nagyigényű, a városközponttal való kapcsolata megoldatlan.

A felszabadulás utáni időszak középület-építési tevékenysége volumen tekintetében példátlanul nagy volt, az utóbbi időkig — az olyan kisebb méretű együttesek, mint pl. a várpalotai központ kivételével — mégsem hozott alapvető vál-

tozást a központok helyzetében és szerkezetében. Számos városban ugyanis a középületeket továbbra is a történeti központon belül elszigetelten és a központon kívül erre a célra felszabadítható területeken építették fel. Addig beépítetlen területen, városépítészeti együttes igényével épültek fel az egyetemi városrészek: közülük a veszprémi vizuálisan kapcsolódik a központhoz, a miskolci pedig teljesen elszakad attól. A városközpont átformálódásában már ma is megítélhető eredményeket hozott az új szombathelyi középület-együttes és főleg a nagyszabású salgótarjáni központ-rekonstrukció. Hasonló jelentőségű átépítés bontakozik ki Veszprémben, Győrött, Szolnokon, Szekszárdon, Zalaegerszegen, Kecskeméten a történeti központban és az ahhoz csatlakozó területeken.

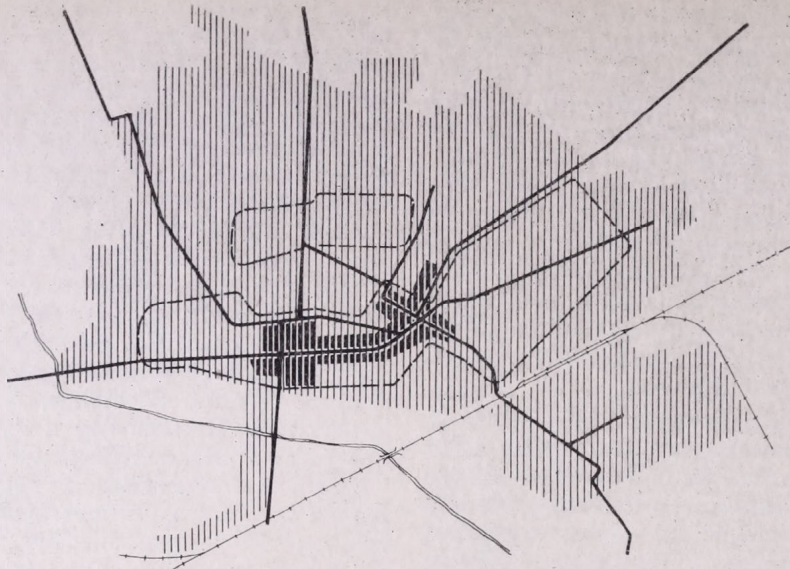
Ebben a folyamatban a megnőtt városközpontok tartalma a múlthoz képest nagymértékben megváltozott, gazdagodott, vagy rajtuk kívül fekvő területek kaptak központi rendeltetéseket. A történeti városközpontok többségének főbb jellegzetességei — a területi tagolás, úthálózat, környezettel való kapcsolat stb. — azonban nem alakultak át gyökeresen. Így a mai állapot általában tükrözi a kialakulásra ható főbb tényezőket, a fejlődés jellemző mozzanatainak hatásait, tehát megvan a *korábbi helyzettel való összehasonlítás lehetősége*. Mindenekelőtt területi vonatkozásban tanulságos ez az összehasonlítás, mert áttekintést ad a város nagyságában, központi szerepkörében és történeti magjának helyzetében bekövetkezett változásokról, ill. az ezek között fennálló kapcsolatokról.

Ebből a szempontból a városok hat csoportba sorolhatók.

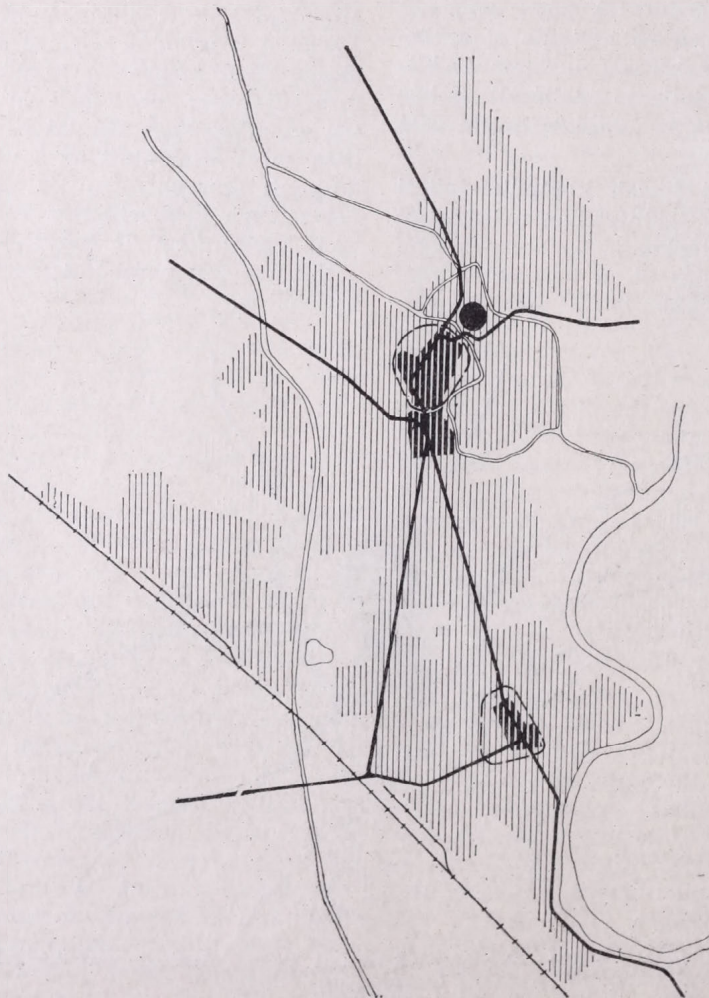


6. ábra. Kompakt városközpont a történeti városmag és a jelenlegi városterület súlypontjában (Sopron)

Itt és a következő ugyanilyen léptékű ábrákhoz a jelmagyarázat: 1 jelenlegi városterület, 2 városközpont és alközpontok, 3 egyetem területe, 4 főútvonal, 5 vasútvonal, 6 hajdani piac, 7 városfal vonala, 8 erődítmény-mag, 9 vízfolyás, 10 a 18. század végi városterület határa



7. ábra. A területileg összefüggő központ tagoltsága utal a több faluból való egybeépülésre (Hódmezővásárhely)



8. ábra. A két elkülönülő központtal bíró város eredetileg két külön mezőváros volt (Mosonmagyaróvár)

Az első csoportba tartozó városok a 18. században is a legnépesebbek voltak és kiemelkedő szerepet tölthettek be. Azóta nagymértékben növelték lakosságukat és megtartották jelentős központi szerepkörüket. Mai állapotában a városközpont kitölti, sőt egyes esetekben túl is lépi a történeti városmag határát. Ez annak tulajdonítható, hogy amikor nehézséget okozott a sűrűbben beépült magban terület felszabadítása, egyes jelentős középületeket és középület-együtteseket azon kívül építettek. Ilyenek például Miskolc, Székesfehérvár, Pécs, Győr, Debrecen.

A második csoport városaiban a központ szintén túllépte a történeti városmag kontúráját. Ez azért következett be, mert az ide tartozó, a mai városhierarchiában kiemelkedő városok a 18. században falvak vagy mezővárosok voltak, és így a központ által elfoglalt terület is csekély volt. Zalaegerszeg, Szombathely, Kaposvár, Salgótarján az utolsó 100—150 év alatt emelkedtek ki, és jelenlegi növekedésük üteme, központképzésük gyorsabb, mint a legtöbb magyar városé.

A harmadik csoportba olyan, már a 18. század végén jelentős városok tartoznak, amelyeknek az ország városhálózatában ma is komoly szerepük van, de központjuk kisebb területet foglal el a történeti városmagnál. Ide sorolhatók az akkori óriásfalu-szerű mezővárosok — Kecskemét, Békéscsaba, Szolnok, Nyíregyháza —, amelyek terjedős belső részében mindig lehetett helyet találni az aktuális középületépítési feladatok számára [28].

A negyedik csoport olyan városokból áll, amelyek a 18. században szintén óriásfaluszerű mezővárosok voltak, de azóta sem jutottak lényegesebb szerephez a városhierarchiában. Ezek központja természetesen lényegesen kisebb, mint a terjedős történeti városmag. Ilyenek: Mezőtúr, Kisújszállás, Karcag, Cegléd, Hódmezővásárhely stb.

Az ötödik csoportra az jellemző, hogy a mai, kevésbé fejlett városközpont kisebb a szintén csekély kiterjedésű történeti városmagnál. Ide tartozik városaink nagy többsége, annak megfelelően, hogy a városállomány zömét a hierarchia és lakosságszám szempontjából alacsonyabb szinten elhelyezkedő városok teszik ki, amelyek nem jutottak történetük során tartósan komolyabb központi szerephez.

Míg az előző öt csoport városainál a jelenlegi központ és a történeti városmag egyértelműen összehasonlítható, addig a hatodik csoportot olyan városok képezik, amelyek nem nyújtanak egzakt összehasonlítási lehetőséget. Ez vonatkozik azokra a városokra, amelyek történeti városmagja tagolt, mint a két városból egyesített Mosonmagyaróvár, az önálló városrészekből állott Gyula és Esztergom. Ugyancsak ebbe a csoportba sorolhatjuk Szegedet és Gyöngyöst, amelyek történeti városmagja az újjáépítés után gyökeresen átalakult.

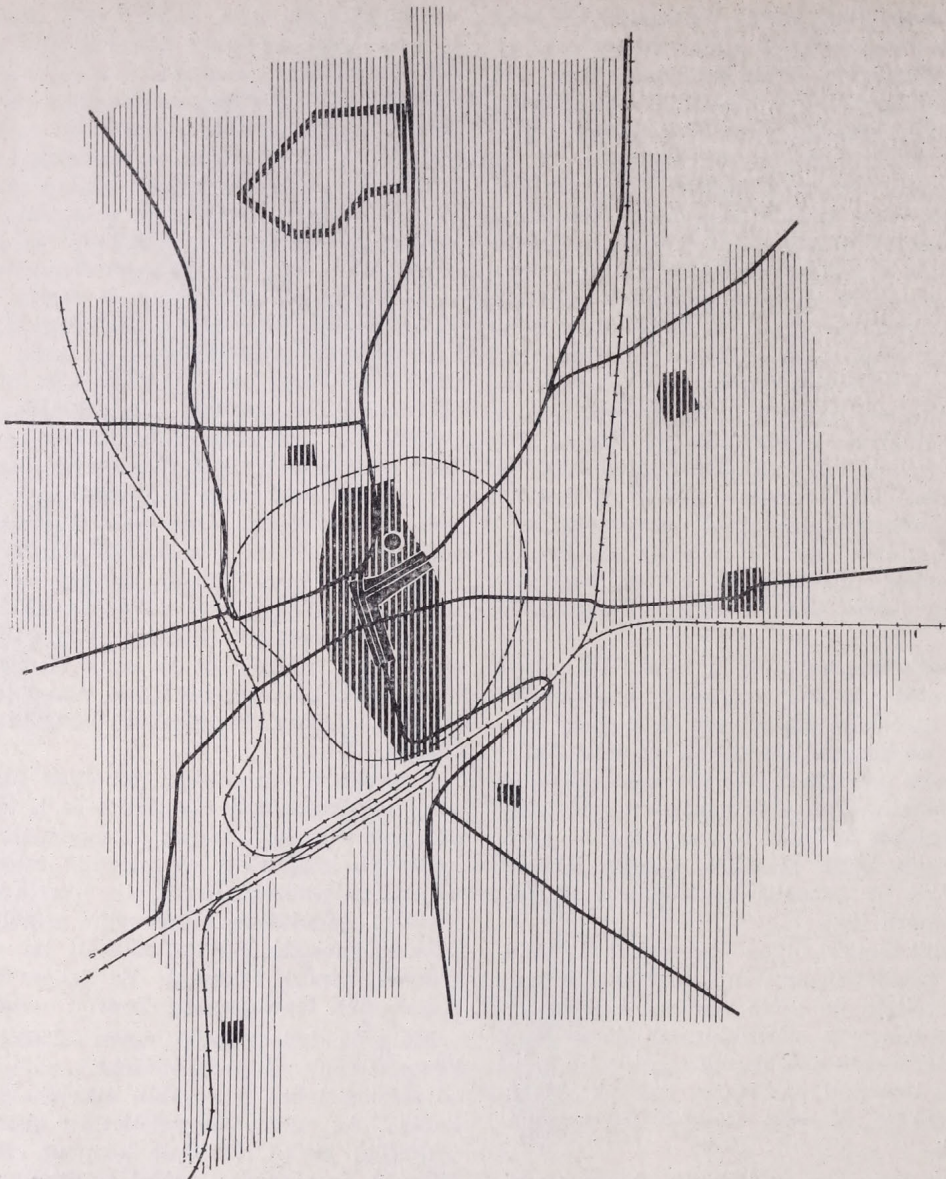
Hangsúlyozni kell, hogy a mai városközpont és a történeti városmag összehasonlítása alapján képzett fenti csoportosítás csupán a területi viszonylatokat vette figyelembe, de a területi egybeesés nem jelenti a felhasználás és a rendeltetések változatlanágát. A városközpontok tartalmának időbeli és térbeli alakulására vonatkozó korábbi fejtegetéseink bemutatták, milyen érzékenyen reagál az a társadalmi-gazdasági fejlődés által felvetett követelményváltozásokra. Ezzel magyarázható, hogy a városközpontban levő területek, épületek és létesítmények — kevés kivételtől eltekintve — az idők folyamán vagy rendeltetésüket változtatták meg, vagy többször is átalakultak, kicserélődtek.

Ebben az átalakulási folyamatban a városközpont legstabilabb alkotórészei a *főútvonalak* voltak, részint a központ felé irányuló belső és távolsági közlekedési áramlások különös jelentősége miatt, részint a szakaszos átépítés azon általános törvényszerűségei folytán, amelyek az utak és a telekviszonyok közötti, az I. fejezetben részletezett összefüggésekre vezethetők vissza. Ebből származott az utak rendszere és a központ belső szerkezetének alakulása között legtöbb esetben kimutatható határozott összefüggés.

Azokban a városokban, amelyek sugárirányú utak találkozásánál települtek és a felszíni viszonyok nem korlátozták az egyenletes terjeszkedést, a központ a városterület centrumában, az utak találkozásánál fekszik. Alakja körre emlékeztet, tagoltsága rendszerint erőteljes és az utak csomósodásánál keletkezett tér vagy tércsoport képezi fókuszát. Ez jellemző például Kecskemét, Nyíregyháza, Sopron esetében.

Máig is felismerhető egyes alföldi városok központjának elhelyezkedésében, alakjában, belső szerkezetében a korábbi átkelőhelyi funkció hatása. Az egész városterülethez viszonyítva a vízfelület mellé húzódtott központ excentrikus fekvésű, és alakja — mivel az átkelési ponthoz sugárszerűen, több irányból érkeznek a távolsági utak — a partra támaszkodó félkörre vagy körcikkre hasonlít. Az utak és a találkozásoknál kialakuló tér jelentősége a központ belső tagolása szempontjából itt is számottevő. Példa erre Mezőtúr, Békés, Makó, Hódmezővásárhely. (Megemlítendő, hogy az azonos adottságok hatására az árvíz után egyidejűleg tervezett és épített szegedi városközpont ugyanilyen jellegzetességeket mutat.)

A központ fekvése a városterületen belül a természeti-földrajzi viszonyoktól és a város terjeszkedési lehetőségeitől függően centrális vagy excentrikus, amikor a városba befutó sugárirányú utak egy útszakaszon egyesülnek. Alakja jellegzetesen elnyúló, mivel ennek a belső tagolás szempontjából is meghatározó jelentőségű útszakasznak az irányát követi. Ilyen Sárospatak, Sátoraljaújhely, Pápa, Nagykanizsa, Kaposvár, Kalocsa központjának helyzete és alakja.



9. ábra. A nagy területű városban a főközponton kívül alközpontok is jöttek létre (Debrecen)

Az egymást keresztező utakra felépülő központ rendszerint a városterület súlypontjában fekszik. Alakja az ide tartozó kisebb városokban az utak irányát követő, rövid, szabálytalan keresztre emlékeztet (Gyöngyös, Zalaegerszeg, Kiskunfélegyháza), míg a nagyobb, jelentősebb városokban kompakttá vált, mert a párhuzamos mellékutákra is kiterjeszkedett, mint pl. Miskolcon, Győrben és Pécsen. Minden esetben jellemző az egymást keresztező utak és a találkozásuknál kialakuló terek belső tagolást előidéző hatása.

Előbbi csoportosítás alapeseteket különböztet meg, de városaink egy része több alapeset ismerveit is egyesíti. Ennek megfelelően az úthálózat, valamint a központ helye, alakja és tago-

lódása közötti összefüggések bonyolultabbak ugyan, de az alapesetekre visszavezethetők. Például Székesfehérvár központja egymást keresztező utakra épül, amelyek külön-külön sugárirányú utak egyesüléséből származó útszakasznak tekinthetők. Ennek megfelelően a központ alakja dominálón hosszúkás, rövidebb oldalirányú megnyúlásokkal és elváló központrészekkel; a belső szerkezetben a terek és az azokat összekapcsoló útszakaszok jelentősége megnövekszik. Szolnok központja az átkelőhely mellett erősen excentrikusan fekszik, alakjára és belső tagolódására a több sugárirányú utat egyesítő, a Tiszával párhuzamos hosszanti útszakasz, a központ tengelye van elsősorban hatással. Debrecen határozottan megnyúlt központja több

egymást követő útkereszteződésre épült képződménynek tekinthető, amely a fő tengelybe torkolló utak mentén rövidebb szakaszokon oldalirányban kiterjedkedett. Veszprém esetében a központ összetettségét a tagolt topográfiai viszonyok okozzák, amelyekhez való igazodás következtében a központon belüli útrendszernek vannak sugaras, több utat egyesítő útszakaszból és útkereszteződésből álló részei; a központ alakjában és belső szerkezetében mindezek hatása együttesen jelentkezik.

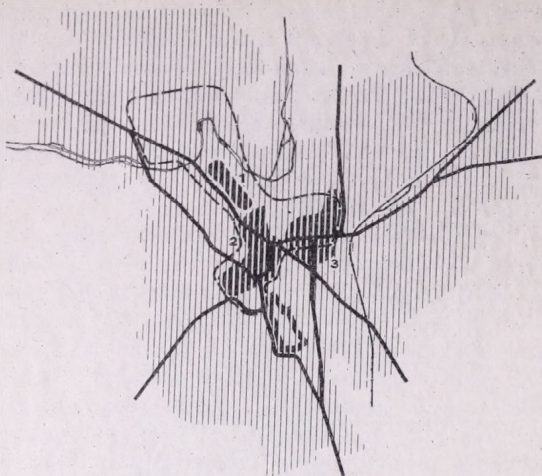
Az utaknak a központ alakjára és belső szerkezetére gyakorolt hatását tárgyalva, külön kell foglalkozni — a központ regionális jelentősége miatt is — a vasúti pályaudvar felé vezető úttal. Ebben a tekintetben egyfelől a pályaudvar távolsága, másfelől a város nagysága és táji, közlekedési jelentősége szerint megkülönböztethető esetek ismerhetők fel. Vácott, Kaposváron, Balassagyarmaton, Baján a központ és a pályaudvar közötti rövid távolságnak, Miskolcon, Pécsen, Kecskeméten a város jelentőségének tudható be az említett útszakasz központi rendeltetésekké váló telítődése. A városközpont és a pályaudvar közötti hosszabb útnak több szakasza vagy na-

gyobb része, esetenként az állomás közvetlen környezete bír központi rendeltetésekkel például Székesfehérvárott, Szolnokon, Szombathelyen és Békéscsabán. Ezzel szemben hasonló távolságok esetén a kisebb és kevésbé jelentős városokban a központ csak kevésbé nyúlik ki az állomás irányában (Karcag, Törökszentmiklós, Csongrád, Jászberény, Kőszeg, Esztergom stb.).

A városközpontnak a városszerkezetben betöltött jelentőségét — mint láttuk — az úthálózat gyűjtőpontjában vagy annak tengelyében való elhelyezkedése jelzi. A jelentőség hangsúlyozásának másik megjelenési formáját a központ és a várostest közötti *magassági viszony alakulásában* kereshetjük. Általánosan megfigyelhető, hogy a városközpont — mivel ott helyezkedik el a központi rendeltetés betöltésére szolgáló nagy tömegű középületek és a magasabb lakóépületek zöme — beépítési magassága folytán kiemelkedik környezetéből. Ez kétféleképpen történik: vagy a városközpont egész együttese magasabb a környező lakóterületeknél, vagy pedig csupán néhány kiemelkedő épülete és zártabb, tömörebb beépítése által különül el. Az előbbire példa a nagyobb városok



10. ábra. A történeti központ helyén egyidejű tervezéssel létrehozott városközponton kívül a városszerkezet adottságainak megfelelően alközpontok is kialakultak (Szeged)



11. ábra. A városközpont területileg összefüggő, de különböző korszakokban létrejött, ill. tervezett részekből áll (Veszprém)

1 Vár (középkori királyi és egyházi központ); 2 jellegzetesen 19. századi középületeket tartalmazó együttes; 3 jelenleg épülő új központrészt.

többsége, valamint Kőszeg, Pápa, Veszprém, Balassagyarmat, Sátoraljaújhely, az utóbbira pedig — néhány kivétellel — az alföldi városok és a városiasodás olyan kezdetibb fokán álló települések, mint pl. Dombóvár, Csorna, Kapuvár.

Mindkét esetben a kiemelkedést a városközpontban belüli vertikális hangsúlyok fokozzák: a legtöbb városban a templomok tornyai és kupolái [29]. Számuk és egymástól mért távolságuk nemcsak a központra, hanem az egész városra is jellemző léptéket és ritmust határoz meg [30], amelynek alakulása három alapesetre vezethető vissza.

Az első alapeset, amikor a templomok száma kevés és a városközpontban koncentrálódnak. Két templom van pl. Nagykőrös és Hajdúnánás központjában, közelebb egymáshoz 200 m-nél. Három templom emelkedik Cegléd központjában, olyan háromszöget határozva meg, amelynek oldalai 100 és 250 m közötti hosszúságúak. Négy templom fekszik nagyjából vonalszerűen, a két végpont között 600 m távolsággal, Vác központjában.

A második alapesetre az jellemző, hogy a templomok száma szintén kevés, de azok nem koncentráltan helyezkednek el. Az egymástól 500—600 m távolságra levő két torony közül csak az egyik van a központban Mezőtúron, Hajdúböszörményben, Kisújszálláson. A három torony egy 500—500—550 m oldalhosszúságú háromszög csúcsait képezi Kiskunfélegyházán, de itt is csak az egyik áll a központban.

A harmadik alapesetben a nagyobb számú templomtorony részben a központban koncentrálódik, részben azon kívül szóródik. Az öt templom közül Hódmezővásárhelyen három van a központban, egymástól 250 m-re, háromszöget

alkotva, és ettől 650—650 m távolságban fekszik két másik templom. Hasonlóképpen öt templom van Gyulán is, ebből három a központban, de itt nagyjából egy vonalban, 450 m-en belül, és ettől az együttestől keletre és nyugatra egyformán 550 m-nyire áll a másik két templom. Székesfehérvárott a városközpont négy temploma 160—250 m-es közökben megközelítőleg egy vonalra fűződik fel, ettől 400—600 m távolságban szóródik további öt templom.

A templomokon kívül a városközpontok további vertikális elemeit képezik az alföldi városok többségében a városházák tornyai, egyes dunántúli városokban pedig részint a kapu- és tűztornyok (pl. Kőszegen, Veszprém, Sopronban), részint a századforduló táján épült városházatorony, mint például Győrött. Ugyancsak a századforduló idején jelentek meg a központokban az eklektikus és szecessziós stílusú többemeletes bérházak, gyakran tornyokkal és kupolákkal felmagasítva. Törvényszerűségnek tekinthető, hogy elsősorban a sarokházak kaptak ilyen magassági hangsúlyt, ezáltal hozzájárultak a központnak a várostestből való kiemeléséhez.

A közelmúltban városaink központjában épített lakóházak elérik vagy meghaladják a kialakult építési magasságokat és ezzel növelik a központban levő épületek átlagos szintszámát. Vertikális hangsúlyok képződnek ritkábban toronyház formájában kialakított lakóépületekből, gyakrabban olyan sokemeletes irodaházak, szállodák építése által, amelyek a környezetüknél lényegesen magasabbak, mint például Szegeden, Veszprém, Salgótarjánban, Szolnokon, Zalaegerszegen stb. Megjegyzendő, hogy — mint már arról szó volt — területhiány miatt egyes középületek, köztük vertikális jellegűek is, kiszorulnak a központból; ezáltal vagy a központ kiterjesztése, vagy a magassági hangsúlyok szóródása következik be.

Ez utóbbi jelenség — mint már utaltunk rá — korábbi időszakokban is előfordult. A városközponton kívül képzett magassági hangsúlyos épületek legtöbbje olyan kisebb együttes magja, amelyek a mai értelemben vett *alközponti funkciókat* látnak el, mert vagy bizonyos összvárosi jelentőségű középületeket tartalmaznak, vagy pedig egy meghatározott városrész centrumát képezve, valóságosan is tehermentesítik a városközpontot. Elsősorban azokban a városokban található ilyen képződmények, amelyek hosszabb történeti időszakon keresztül szinte önálló városrészekből tevődtek össze. Jellegzetes példa erre Győrött a Sziget és az Újváros nevű városrész, Tatán Tóváros és Tata, Miskolcon Diósgyőr, Hejőcsaba, Görömbölytapolca különböző fejlettségű középületegyüttesei. Tervszerűen is kialakítottak ilyen alközpontokat, mint például Debrecenben, újabban pedig különösen az új lakótelepeken, például Pécsen, Szegeden.

III. AZ IPARI MUNKAHELYEK KONCENTRÁCIÓJA, ELHELYEZKEDÉSE ÉS KAPCSOLATAI

A területi munkamegosztás kialakulása óta a kézműipari, később a kisipari műhelyek szer- ves részeivé váltak a városok magjának, ill. egyes városrészek, utcák sajátos jellegét ezek tömörülése adta meg. Régészeti igazolt, hogy egyes városokban már a 11. században vas- és fémolvasztó kohók csoportjai működtek, például Veszprémben, Vasvárott. Ugyanakkor az is gya- kori, hogy a városok mellett egy-egy iparág tele- pülései helyezkednek el, ilyen volt például a királyi pénzverők Kovácsi nevű faluja Eszter- gom mellett, a fegyverkészítők Csatári nevű fa- luja Veszprém mellett és az ácsok települése (a mai Ácsi pusztá) Szolnok mellett. A vízierő fel- használása energiaforrásként ugyancsak diffe- renciálólág hatott a középkori városok ipar- nak eloszlására, mert a vízi energiát felhaszná- ló iparok a folyóvizek mellé húzódtak, és így a különféle malmok sorozataiból kialakult az ipari terület korai formája. Veszprémben a Séd, Pápán a Tapolca vizére települtek a papír-, kalló- és őrlőmalmok, Pécsen a Tettye forrásánál he- lyezkedtek el. Az olyan középkorból maradt ut- canevek, mint például a Sütő, Szömörce, Csapó, Cserepes utca Székesfehérvárott, a Csapó, Varga, Timár, Szappanos utca Debrecenben stb., a név- vel jelzett iparágak a városon belüli elhelyez- kedését mutatják.

Az ipari termelésnek ez a területi differenci- áliódása csirájában már magában rejtette a kis- iparnak és nagyiparnak az ipari forradalmat kö- vető szétválását. Ez azzal jellemezhető, hogy a kisipar különböző ágazatai egyrészt a város- központban koncentráltak, másrészt nyomon követték a terjeszkedő lakóterületet, ami a tra- dicionális városszerkezetet konzerválta, a nagy- ipar viszont legtöbbször olyan területi igény- lépett fel a városokkal szemben, amelynek ki- elégítése felbomlással fenyegette a területfel- használás kialakult rendjét. Ez utóbbi jelenség a nagyipar egyre növekvő munkaerő- és telep- helyigényéből — a munkások letelepítésének és az üzemi területek növelésének követelmé- nyéből — származott. Mivel ez időben a helyi közlekedés még középkori szinten állott, az ipari telephelyek és a munkások lakóhelyei számára egymás közelében kellett a szükséges területet biztosítani, ami a lakóhelyi és munkahelyi ren- deltetésű városrészek nagyfokú keveredéséhez vezetett. A helyzet megjavításának előfeltétele a helyi közlekedés kifejlesztése volt, némileg fel- oldva a lakosság és az ipar telepítésének ko- rábbi kötöttségeit. A magyar városokban csak az első világháború táján kezdett kialakulni a tömegközlekedési hálózat, tehát a rendeződés le- hetősége ebben az időben nyílt meg.

Az ipari fejlődés egyik jól lemérhető követ- kezménye, hogy az üzemek által elfoglalt terü-

letek állandóan nőttek. Az iparnak az egész vá- rosi területtől való részesedését vizsgálva, még- sem találtunk egyetlen olyan várost sem, ahol az üzemek összes területe a város beépítési te- rületének több mint egyötödét tenné ki. Ipari jellegű történeti városaink közül kiválasztott példákra vonatkozó méréseink szerint a követ- kezőképpen alakul az ipari üzemek területi ré- szesedése: Győrött 18%, Várpalotán 16%, Mo- sonmagyaróvárott 14%, Vácott 12%, Szolnokon 10%. Ezzel szemben az alföldi agrárvárosokban az ipari üzemek az összterületnek alig 1—2%-át foglalják el, például Törökszentmiklóson 2,0%, Makón 1,4%, Mezőtúron 2,1%, Szarvason 1,7%. Az iparilag legfejlettebb és a legkevésbé ipar- sodott városok közötti közbülső helyzetben van például Eger (6,3%), Tata (6,1%), Hatvan (6,0%), Szigetvár (6,9 %).

Ezek a mutatószámok az iparnak az illető vá- roson belüli jelentőségét a területi viszonylatok- kal összefüggésben érzékeltetik, tehát olyan mennyiségi mutatókról van szó, amelyek az ipar- nak a területfelhasználási részesedését fejezik ki. Az ipar városszerkezeti jelentősége szem- pontjából igen lényeges *minőségi mutatók* a la- kosság számmal összefüggésben képezhetők [31]. Kiemelve közülük azokat a viszonyszámokat, amelyek az egy városi lakosra jutó összes ipari állóeszköz értékét és üzemi hajtóerő mennyisé- gét adják meg (az 1969. január 1-i állapotnak megfelelően), egyes, speciális okokkal magya- rázható kivételektől eltekintve, összhangot fe- dezhetünk fel az említett területi mutatókkal.

Az előző hármast csoportosítást megtartva, az iparilag jelentősebb városokban az egy belterü- leti lakosra jutó állóeszköz értéke: Győrött 96 200, Várpalotán 232 500, Mosonmagyaróvárott 53 000, Vácott 120 700, Szolnokon 82 300 Ft volt. Ezzel szemben az említett alföldi agrárvárosok- ban ugyanez a mutató így alakult: Törökszent- miklóson 16 400, Makón 8300, Mezőtúron 5000, Szarvason 4800 Ft. Az ipari fejlettség szem- pontjából közbülső helyzetben levő Egerben 45 200, Tatán 15 800, Hatvanban 47 100, Sziget- váron 34 100 Ft volt a fajlagos ipari állóesz- közérték.

Az egy belterületi lakosra jutó üzemi hajtó- erő nagyságát vizsgálva azt találjuk, hogy ez a mutató Győrött 1,1, Várpalotán 7,1, Mosonma- gyaróvárott 1,2, Vácott 2,2, Szolnokon 1,2 kW; ezzel szemben Törökszentmiklóson 0,3, Makón 0,2, Mezőtúron és Szarvason 0,1 kW. A középső város csoport számított értékei: Egerben 0,7, Ta- tán 0,3, Hatvanban 1,2, Szigetváron 0,4 kW [32].

A példaképpen megvizsgált városok esetében tehát az üzemek által elfoglalt terület és a tel- jes beépített városterület viszonyaránya alapján képzett város csoportok — néhány, az ipar pro-

filjával vagy más körülményekkel indokolható kivétellel — megegyeznek az üzemekbe investált relatív érték nagysága szerint képzett város csoportokkal. Ez pedig arra enged következtetni, hogy egy-egy adott városban az ipar város szerkezeti jelentősége — amin a rögzítettséget meghatározó területi és értékbeli viszonylatokat értjük — az általa elfoglalt terület kiterjedésével arányos. Ezen összefüggés meghatározásával az ipar város szerkezeti jelentőségének első, globális jellegű megközelítését adtuk meg. Hogy ez a jelentőség konkrétan hogyan érvényesül, az üzemek által elfoglalt terület városon belüli elhelyezkedésének módjától — a koncentráció és decentralizáció mértékétől, valamint a város szerkezet ebből a szempontból jelentős alkotóelemeihez való viszonyától — függ.

Az ipar koncentrációjára vonatkozó átfogó jellegű áttekintést a városban levő üzemi telephelyek száma adja meg. Az 1970. január 1-i állapot szerint az öt nagyvárosban és Szombathelyen 100—250 ipari telephelyet tartottak nyilván, ami a termelésbeli jelentőség mellett a város nagyságra és a központi szerepkörrel összefüggő ipari jellegű szolgáltatások sokrétűségére vezethető vissza. Hasonlóképpen — és ugyanilyen okokból — magas a telephelyek száma a jelenlegi és közelmúltbeli megyeszékhelyeken, továbbá azokban a városokban, amelyek kiemelkedő jelentőségűek központi szerepkör szempontjából: Kecskeméten, Nyíregyházán, Kaposváron, Szolnokon, Székesfehérvárott, Egerben, Nagykanizsán, Hódmezővásárhelyen, Zalaegerszezen, Sopronban, Baján 60—100 telephely van [33]. Ezzel szemben a kisebb, elsődlegesen ipari városokban a telephelyek száma kevés: Várpalotán 32, Mosonmagyaróvárott 35, Hatvanban 23, Szigetváron 15, Sárváron 21, Szentgotthárdon 9; ez a nagyfokú koncentráció mellett az ipari termelés kevéssé differenciált voltával magyarázható.

Már a fenti csoportokban is egymás mellé kerültek ipari jelentőség szempontjából lényegesen különböző városok. A példák tovább szaporíthatók: 40—50 telephely van egyfelől Pápán, Vácott, Salgótarjánban, másfelől Szentesen, Hajdúböszörményben, Makón, Kiskunhalason; 30—40 telephelyük van olyan eltérő jellegű városoknak, mint például Ózd, Keszthely, Karcag, Mohács. Ez arra figyelmeztet, hogy az üzemi telephelyek száma mellett további mutatók képzése szükséges a városon belüli ipari koncentráció mértékének megállapításához.

Mindenekelőtt nem közömbös az üzemi telephelyek méretei tekintetében fennálló különbség. Ez kétféle vonatkozásban is megnyilvánul: egyfelől egy-egy adott városban belül megfigyelhető változatosságban, másfelől különböző városok adatainak egybevetésénél tapasztalható eltérésekben. A továbbiakban eltekintünk a városok helyzetének egyedi vizsgálatától, és az összehasonlításukat szolgáló mutatók alapján cso-

portosítjuk őket. [34]. Az üzemi telephelyek méreteinek ilyen céllal történő jellemzésére az ott dolgozók száma, az állóeszközök értéke és az üzemi hajtóerő nagysága alapján képzett átlagmutatókat használunk fel.

A városok egy csoportja magasan kiemelkedik az üzemi telephelyek átlagos méretei szempontjából, mert az egy telephelyre jutó dolgozói létszám 200—360 fő között, az állóeszközök értéke 35—160 millió Ft között, a hajtóerő pedig 400—4600 kW között változik. Ide tartoznak: Győr, Székesfehérvár, Salgótarján, Várpalota, Gödöllő, Mosonmagyaróvár, Szentgotthárd, Miskolc, Vác, Sopron, Esztergom, Szolnok, Pécs, Hatvan. Egy másik, szintén világosan megkülönböztethető város csoportban az átlagtelephely-méret mutatószámai igen kicsik: 30—130 dolgozó, 2,5—7,5 millió Ft állóeszköz és 40—140 kW hajtóerő. Ide tartozik az alföldi agrárvárosok zöme: Túrkeve, Makó, Mátészalka, Mezőtúr, Kisújszállás, Karcag, Hajdúböszörmény, Szarvas, Kiskunhalas, Csongrád, Hajdúnánás, valamint a legkisebb dunántúli városok közül Kapuvár, Keszthely, Dombóvár, Csorna, Tapolca. A többi városban a három mutatószám a két említett város csoportra jellemző határértékek közé esik. Közülük néhány városban egyik vagy másik mutató megközelíti a fejlettebb csoport megfelelő küszöbértékét, szintén egyik vagy másik mutatószám viszonylag alacsony értéke mellett. Az egy telephelyre jutó dolgozói létszám valamivel több mint 200 fő Pápán, Veszprémben, Sopronban, Békéscsabán és Szigetváron, az állóeszközök átlagértéke pedig 20—30 millió Ft között van Gyöngyösön, Egerben, Szombathelyen, Nyíregyházán, Szegeden, Debrecenben, Sárváron, Mohácson, Nagykanizsán, Békéscsabán, Sopronban, Kaposváron. Az átlagos hajtóerő több mint 300 kW Kecskeméten, Kaposváron, Egerben, Oroszházán, Jászberényben, Pápán, Mohácson és Sárváron. A koncentráció szempontjából közbülső helyet elfoglaló város csoport (amelybe tartozik városaink többsége) ezek szerint nem tekinthető homogénnek, várható egyes városoknak az első csoportba való fejlődése.

Az ipar városon belüli koncentrációját bemutató adatsorok és az ezek alapján megkülönböztetett város csoportok helyzeti sajátosságai a maguk város szerkezeti következményeit elsősorban az üzemi telephelyeknek a város területén belül való eloszlása és konkrét elhelyezkedése által érzékelik. Mind az eloszlás, mind a konkrét elhelyezkedés tekintetében annyiféle tényező — az üzemek nagysága, zavaró hatása, környezete, megjelenése, külső kapcsolatai, kooperációs igénye, szektor szerinti hovatartozása stb. — érvényesül, hogy az előzőkhöz hasonló, nagyjából azonos jellegzetességű város csoportok nem alakulhattak ki. Inkább a városok többségére jellemző sajátosságok meghatározásával és néhány egyedinek tekinthető vonás kiemelésével érzékelhető legcélszerűbben a jelenlegi helyzet.

Az ipari üzemek városon belüli *eloszlása* tekintetében a kisebb ipari városok és néhány más város kivételével mindenütt megfigyelhető területi vonatkozásban is a telephelyek viszonylag nagy számának és kis méreteinek következménye. Ez mindenekelőtt abban nyilvánul meg, hogy számszerűen az üzemek többsége a városnak azon a részén fekszik, amelyet elsődlegesen lakóterületi rendeltetések jellemeznek, ritkábban önálló épületben, gyakrabban lakóházban, lakóház telkén. Mivel nagyrészt olyan könnyűipari és szolgáltató üzemekről van szó, amelyek környezetüket általában nem zavarják, amellett, hogy a lakóterületi rendeltetések betöltését nem akadályozzák, a lakóhely—munkahely kapcsolat tekintetében bizonyos előnyöket is jelentenek. Ugyanakkor fejlesztésükre az adott helyen nincsenek meg a megfelelő feltételek, ennek következtében állandóan fennáll az újabb fióktelephelyek létesítésére való törekvés. A helyzet kívánatos rendeződését elősegítheti, hogy ezen üzemek többsége elavult, korszerűtlen, elhelyezkedésük korlátozza termelésüket, így kitelepítésük — ha a város más részén erre a lehetőségek megnyílnak — reálisan előirányozható. Az ebből előálló problémák a lakóterületi rekonstrukció megvalósítási módszereit és időbeli ütemezését befolyásolják, de az egész városszerkezet és területfelhasználás jellegzetességei szempontjából hatásuk elhanyagolható [35].

Kiemelkedő városszerkezeti jelentősége van viszont azoknak a nagyobb összefüggő területeknek, amelyekben egy nagyobb vagy több csatlakozó ipari üzem helyezkedik el. Ha ez a terület környezetétől utakkal elválik, ipari tömbnek nevezhetjük. Egy-egy ipari tömb területe és az ott dolgozók létszáma, az állóeszközök értéke és a hajtóerő nagysága jelentősen különbözhet, mégis a város ipari tömbjeinek száma önmagában is utal egyfelől az ipari üzemek területi koncentrálódásának, másfelől a belőlük alkotott csoportok szétválasztásának mértékére. Vizsgálataink szerint például Szegeden 15, Győrött 14, Miskolcon és Kaposváron 9—9, Szolnokon és Székesfehérvárott 8—8 egymástól többé-kevésbé elkülönülő ipari tömböt lehet megkülönböztetni. A felsorolt városokban találunk olyan ipari tömböket is — elsősorban a nagyobbak közül — amelyek egymás mellett fekszenek, és ez az ipari tömbcsoport nagyságánál, belső szerkezeténél fogva olyan ismérvekkel rendelkezik, amelyekkel a településtervezési szóhasználatban az ipari területet szoktuk jellemezni.

Ami az ipari üzemek *konkrét elhelyezkedését* illeti, csak azokra térhetünk ki, amelyek a városszerkezet egészére vonatkozó áttekintés léptékének megfelelnek. Figyelmen kívül hagyhatjuk tehát ebből a szempontból a lakóterületet átszövő, korábban említett kisebb telephelyeket, és csak az ipari tömböknek felfogható üzemekkel vagy üzemcsoportokkal foglalkozunk. Általánosságban az állapítható meg, hogy elhelyez-

kedésükben az illető iparág működéséhez szükséges speciális feltételek keresése mellett ugyanazoknak a tényezőknek a hatása érvényesül, amelyek a városszerkezet többi összetevőinek alakulása szempontjából is különös jelentőséggel bírtak.

Speciális működési feltételeket kívánnak a nyersanyag-lelőhellyel közvetlen kapcsolatban levő üzemek. Közülük leggyakoribbak a városok iparosodásának kezdeti fokán megjelenő téglagyárak, amelyek legtöbbször az akkori lakóterülettől távolabb települtek. A felszíni agyabányászás következtében keletkezett gödrök és mélyedések a nyersanyag kimerülése után is építésre alkalmatlanná tették az érintett területet, ami különösen káros olyan esetben, amikor ez a város terjeszkedésének útját állja, vagy a lakóterületek közé ékelődik. Előbbire példa Karcag, utóbbira pedig Szeged. Hasonló jellegű problémákat okoznak a bányák meddő hányói, zagyterei, a kohók salaktárolói és a felszíni bányászat talajrombolásai (Pécs, Várpalota, Ozd, Miskolc).

A felszíni viszonyok hatása nemcsak a nyersanyag-lelőhelyekhez kötött üzemek elhelyezkedésében mutatható ki, hanem abban is, hogy az ipar — a vízszintes külső és belső szállítási vonalak keresésére, az építésszervezés gazdaságosságára és a terjeszkedési lehetőség biztosítására való törekvéssel magyarázhatóan — megközelítően sík területet igyekezett elfoglalni. Különösen szembetűnő ez a változatos domborzati környezetben elhelyezkedő városokban, ahol ipari üzemek még akkor is a legalacsonyabb térszínre települtek, ha ehhez előbb a területet építésre alkalmassá kellett tenni. Mint már utaltunk rá, a lakóterület is igyekszik megközelítően sík terepre települni, emiatt a beépítés jelenleg szorosra körbeveszi az üzemeket Salgótarjánban, Ozdon és részben Miskolcon, Pécsen. Az illető üzemek területi fejlesztése, elválasztó védőterületek kialakítása ilyen esetekben csak jelentős bontási áldozatokkal lehetséges. Kedvezőbb a helyzet ott, ahol a lakóterület és az ipari üzemek között több oldalról ma is beépítetlen, a szükségletnek megfelelően felhasználható sáv van, mint például Sopronban, Dombóvárott, Kőszegen.

A nagyjából sík terepen fekvő városokban a felszíni viszonyok lényegesen kevésbé meghatározó jelentőségűek; itt elsősorban a szállítás előnyös szervezésére való törekvés befolyásolta az ipar elhelyezkedését. Döntően a vasutakhoz, ritkábban és inkább csak az újabb telepítéseknél a távolsági utak vonalaihoz való kapcsolódás egymástól megkülönböztethető változatokat hozott létre, nem egyszer ugyanazon a városban belül is.

Leggyakoribb az üzemek csatlakozása a vasútállomás területéhez egy vagy két oldalról. Az iparilag kevésbé fejlett és kisebb városokban általában az ilyen elhelyezkedés szinte kizáróla-

gos: a vasútállomás két oldalára fűződnek fel az üzemek Törökszentmiklóson, Jászberényben, Makón, Szarvason, Tatán; a vasútállomás lakóterület felőli oldalán vannak Cegléden, Hajdúszoboszlón, Csornán. A vasútállomásnak ez a vonzó hatása iparilag fejlettebb és nagyobb városokban is érvényesül (például Szombathelyen, Egerben, Kecskeméten, Sopronban és Debrecenben; az utóbbi három városban mindkét állomás mellett üzemek sorakoznak), természetesen az elhelyezkedés másféle eseteivel társulva.

Nemcsak az állomások, maguk a vasútvonalak is vonzzák az üzemeket. A vasútvonalak mentén elhelyezkedő ipari üzemek többé-kevésbé összefüggő sávot vagy tömböt alkotnak Vácott, Csongrádon, egymástól elszakadnak Kaposváron, Székesfehérvárott, Balassagyarmaton, Szegeden. Ezek az üzemek az elhelyezkedés módjától függetlenül, legtöbbször közvetlenül érintkeznek a lakóterülettel, mivel — amint erről szintén korábban szó volt — a lakóterület növekedési iránya általában a vasútállomás és a vasútvonalak felé mutat. Az ilyen érintkezési sávokban rendszerint az üzemek működését, fejlődését és a lakókörülményeket egyaránt zavaró helyzet áll fenn. Hasonló zavaró hatású a lakóterületre és a közúti közlekedésre az ipar vasúti szállításainak olyan szervezése, amikor a vasútvonalaktól valamilyen okból elszakadt üzemek hosszabb iparvágány-kapcsolatot építenek ki az állomással. Jelentős iparvágányhálózat van például Miskolcon, Szolnokon, Mosonmagyaróvárott, Győrben.

További ilyen lényeges tényező az ipar városon belüli elhelyezkedése szempontjából a vízrajzi helyzet. Azokban a városokban, amelyek vízfolyás mellett fekszenek, az ebből származó víznyerési és szennyvízelvezetési, esetleg szállítási előnyök kiaknázása érdekében az üzemek egy része a víz mellé települt. Egyes esetekben a profil megengedte, hogy a folyóra közvetlenül települhessen az üzem, mint pl. a váci hajógyár, más esetekben egyidejű vízparti és vasút menti fekvésre törekedtek. Jellegzetesen ilyenek a nagy szárazföldi szállítási- és vízigényű cukorgyárak (Kaposvár, Hatvan, Sárvár). Különösen előnyös lehetőségek kínáltak az üzemek elhelyezkedésére azokban a városokban, amelyek nagyobb folyók torkolatánál fekszenek, mert a vizek, valamint a velük párhuzamos és őket keresztező vasútvonalak mentén több kedvező telepítési sáv is keletkezett. Szinte egyedülálló lehetőségek állnak fenn e tekintetben. Győrött,

ahol az ipar nagymértékű koncentrációjában ez az adottság nyilván igen lényeges szerepet játszik.

Mint már említettük, az utóbbi időben a mind nagyobb jelentőségűvé váló közúti szállítás hatására a távolsági utak kivezető szakaszai is vonzást gyakorolnak az ipartelepítésre. Szegeden, Kecskeméten, Kaposváron, Debrecenben, Székesfehérvárott és másutt is — részint elszakadva a vasúttól, részint a vasút és közút keresztezéséhez csatlakozóan — alakultak ki az utakat kísérő ipari sávok.

Az ipari üzemek elhelyezkedésében megfigyelhető, fent leírt jellegzetességek a kedvező működési feltételeket nyújtó területek kereséséből származtak. Nem játszott viszont kimutatható szerepet a környezetre gyakorolt zavaró hatások csökkentésére irányuló törekvés, vagyis egyfelől az üzemek helye, másfelől az uralkodó szélirány és a lakóterületekhez való viszony között nem lehet a védekezés szempontjaival magyarázható összefüggést találni. Ebben a tekintetben csak néhány újabban telepített ipari üzem képez kivételt, bár egyes esetekben — amilyen például a váci cementgyár, a pécsi erőmű — jelentős kiterjedésű lakóterületek kerültek az ipari ártalmakkal való veszélyeztetettség szempontjából előnytelen helyzetbe.

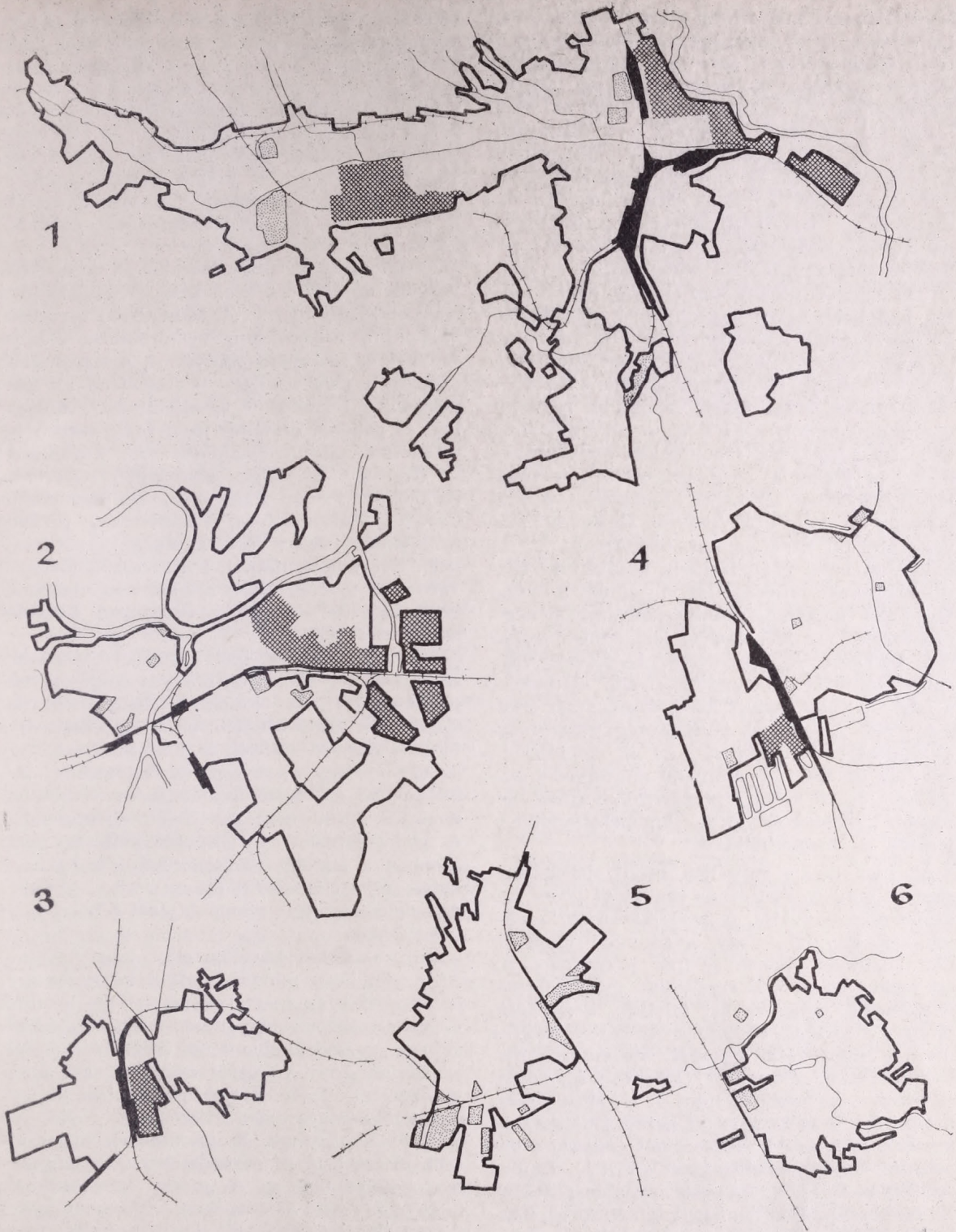
Végezetül rá kell mutatni azokra a következményekre, amelyek abból származnak, hogy az ipar a városszerkezet *legdinamikusabbnak tekinthető összetevője*. Ez kétféle formában is megnyilvánul: egyrészt az általa keltett, nagyrészt meghatározott irányú mozgások intenzitásában, másrészt rendkívül gyors fejlődésében és átalakulásában.

Az ipar által keltett mozgások kétféleképpen: a termeléssel kapcsolatos anyag-, termék- és energiaszállítások, valamint a dolgozók közlekedése. A szállítási követelmények, ill. a szállításra szolgáló közlekedési vonalak (víziutak, vasutak, közutak) és az üzemek elhelyezése közötti összefüggéseket korábban részleteztük, ezért itt csak a *munkaerő mozgásának* város szerkezeti következményeire térünk ki. Ebben a tekintetben különbségek állnak fenn attól függően, hogy az üzemek a lakóterülethez viszonyítva hol helyezkednek el.

Az az eset, amikor az üzemek a lakóterület kontúrján belül fekszenek, ritkán és speciális természet-földrajzi vagy fejlődésbeli hatásokból származóan fordul elő. Példák erre Ózd, Hatvan, Békéscsaba. Jellegzetesen a lakóterületen

12. ábra. Ipari területek és ipari tömbök elhelyezkedésének jellegzetes esetei

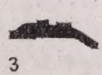
Az 1, 2 és 3 példában a vasút és a vízfolyás vonzó hatása érvényesül, a 4, 5 és 6-ban csak a vasút mellé települt ipar. 1 Az ipari területek a város szélén, az ipari tömbök elhelyezkedése változatos (Miskolc). 2 Az ipari területek mélyen belenyúlnak a vízfolyás és vasutak által tagolt városrészbe, az ipari tömbök elhelyezkedése változatos (Győr). 3 Az egyetlen ipari terület a folyó és a vasút közé ékelődve tovább növeli a lakóterület tagoltságát (Hatvan). 4 Az ipari terület a vasút mellé települt, az ipari tömbök a lakóterület belsőjében vannak (Békéscsaba). 5 Az ipari tömbök a város szélén és a lakóterületen belül egyaránt előfordulnak (Kecskemét). 6 Az ipari tömbök a város szélén helyezkednek el (Jászberény).
Jelmagyarázat: 1 ipari terület; 2 ipari tömb; 3 pályaudvar; 4 vízfelület; 5 vasút; 6 lakóterület kontúrja



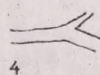
1



2



3



4



5



6

kívül helyezkednek el az üzemek az újabban iparosodott városokban, például Székesfehérvárott, Szombathelyen, Szolnocon, Mosonmagyaróvárott, Egerben, Mohácson, Gödöllőn, Makón, Nagykőrösön. A lakóterületen belül és kívül fekvő ipari üzemek jellemzők a folyamatosan iparosodott és nagyobb városokra, mint például Győrre, Miskolcra, Debrecenre, Szegedre. A három város csoport közül az elsőben nem jár városzerkezeti következményekkel a munkaerő naponkénti közlekedése, mert a belső fekvésű üzemek megközelítéséből eredő mozgás gyakorlatilag az egész úthálózaton eloszlik, ennek folytán legfeljebb egyes nagyobb létszámot foglalkoztató üzemek közvetlen környezetében eredményez egy-egy útszakaszon koncentrált terhelést. A másik két város csoportban viszont a lakóterületen kívül fekvő üzemek a hozzájuk vezető utakon dolgozói létszámukkal arányos intenzitású közlekedési áramlásokat keltenek, ami ezeket az utakat a városzerkezet fontos vonalaivá teszi. Mivel az esetek többségében az üzemeket a távolsági utak kivezető szakaszai mellé vagy azokkal kapcsolatosan telepítették, az úthálózaton belül megnövekszik a távolsági közúti közlekedés fejlődése folytán amúgy is egyre fontosabb sugárirányú utak jelentősége. Ez nemcsak azok jobb kiépítésével járt, hanem gyakran környezetük intenzívebb beépítését vagy éppen átépítését is elindította, ami esetenként a lakó- és ipari terület káros közeledését eredményezte. Az építési tevékenység itteni megélénküléséhez legtöbbször az is hozzájárult, hogy az üzemek felé irányuló munkaerő-áramlás szükségessé tette a szóban forgó útvonalon sűrűbb tömegközlekedés — általában autóbuszjáratok — megindítását.

Az ipar dinamizmusának másik jellegzetesége — mint említettük — *rendkívül gyors fejlődése és átalakulása*. A rendelkezésre álló adatok azt igazolják, hogy valamennyi városban nőtt az utóbbi időben az ipar jelentősége. Az ezt legközvetlenebbül érzékeltető ipari dolgozói létszámokat vizsgálva azt találjuk, hogy 1960. január 1. és 1969. december 31. között csak az iparilag legfejlettebb történeti városokban (Miskolcon, Pécsen, Szegeden, Győrött, Várpalotán) növekedett kevesebb, mint 50%-kal az összes üzemekben foglalkoztatottak száma [36]. Az arányaiban legnagyobb, 150%-osnál magasabb növekedés Hajdúböszörményben (332,1%), Hajdúszoboszlón (301,5%), Balassagyarmaton (292,3%), Nyíregyházán (226,9%), Szentesen (190,3%), Túrkevényen (174,7%) következett be. Az alföldi agrár- városok és az iparilag elmaradott Balassagyarmat magas mutatószámai abszolút értékben csekélyebb, csupán a bázisállapothoz képest nagyarányú fejlődést vetítenek elénk. Egyébként a 100%-nál nagyobb növekedéssel jellemezhető csoport többi városai is főleg alföldiek (Jászberény, Kiskunhalas, Karcag, Törökszentmiklós,

Mezőtúr, Orosháza, Csongrád, Kalocsa), a dunántúli és északi városok közül pedig csak azok, amelyek ebben az időszakban különösen gyorsan fejlődtek, vagy az agrár- városokhoz hasonlóan iparilag visszamaradtak voltak az utóbbi időkig (Szombathely, Nagykanizsa, Zalaegerszeg, Szekszárd, Mohács, Sátoraljaújhely). A felsorolt, kiugróan alacsony és magas mutatószámokkal jellemezhető két város csoport között (az utóbbi 10 év alatt 50—100%-os létszámnövekedéssel) helyezkedik el városaink zöme

Az állóeszközök értékében bekövetkezett növekedés az 1960 és 1969 közötti időszakban a legkisebb (50% alatt) volt öt történeti városban: Miskolcon, Kaposváron, Veszprémben, Jászberényben és Mosonmagyaróvárott. A leggyorsabb növekedés (200% felett) — hasonlóan az ipari dolgozói létszámhoz — az alföldi agrár- városokban és néhány, erőteljes ipari fejlesztésben részesített dunántúli, északi városban következett be (Nyíregyháza, Hódmezővásárhely, Orosháza, Hajdúböszörmény, Nagykőrös, Hajdúszoboszló, Csongrád, Hajdúnánás, Kisújszállás, továbbá Szombathely, Eger, Vác, Esztergom, Sátoraljaújhely, Balassagyarmat). Fel nem sorolt történeti városaink többsége ezen idő alatt elért tekintélyes, 50—200%-os értéknövekedéssel közbülső helyzetet foglal el.

Köztudott, hogy az ipari üzemek részére szükséges terület elméletileg arányos dolgozói létszámával [37], és nyilván, értelemszerűen hasonló összefüggés áll fenn az állóeszközök és a területi kiterjedés között is. Feltételezhető, hogy az üzemek egy része rendelkezett területi tartalékokkal, így belső fejlődésük és területi viszonyaik között nem keletkezett ellentmondás. A gyors létszám- és állóeszköz-felfutás miatt azonban a legtöbb városban hiány keletkezett megfelelően előkészített (közművesítés, közlekedés, építésszervezés szempontjából feltárt) ipari területekben.

Fentiekből két következtetést lehet levonni. Az egyik, hogy mindaz, amit a városzerkezet jellemzéséről az iparral kapcsolatban leírtunk — még fokozottabban, mint a többi fejezetek anyaga — csak a pillanatnyi helyzetet tükrözi; az adatok gyors változása miatt az azok alapján képzett város csoportok jellegükben és összetételükben egyaránt viszonylag rövid idő alatt átalakulhatnak. Ez az általános képet kisebb mértékben, de a részleteket igen lényegesen befolyásolhatja. A másik következtetés, hogy a városok többségében végbement gyors ipari fejlődéstől elmaradt ipari területkiterjesztés a városzerkezeti problémák közül talán a legsúlyosabb, mert késedelem nélküli megoldásra vár, ugyanakkor pedig előkészítése különös gondosságot igényel mind a városzerkezeti összefüggések értékelésében, mind pedig a telepítésre, ill. építésre való alkalmassá tétel igen költséges műveleteiben.

IV. A ZÖLDTERÜLETI RENDSZEREK VÁROSSZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEI

A mai értelemben vett közcélú zöldterülettel azonosítható területek meglehetősen későn jelentek meg a magyar városokban; a 18. század végétől, a 19. század elejétől ismerhetők fel a közhasználatra szánt városi zöldterület kialakításának első nyomai. Ezt megelőzően is voltak a városok beépített területén növényzettel fedett, de legtöbbször magántulajdonban levő, vagy speciális rendeltetésű területek. Faiskolászerű kertekről pl. a 14. században említést tesznek soproni források [38]. Ugyancsak középkori eredetűek a kolostorkertek, amelyeket elsősorban a városokba betelepült koldulórendek műveltek, díszkertként és haszonkertként. A reneszánsz időkben a nagyobb egyházi és világi főurak kerteket létesítettek, így a Nádasdyak sárvári vadaskertjéről az első adat 1552-ből való. A püspöki és prépostsági székhelyeken — Egerben, Veszprémben, Székesfehérvárott — a barokk korban létrejöttek a püspökkertként ismert zöldterületek és ugyancsak ez időtől kezdve a főurak kastélyaikat nagy kiterjedésű — előbb francia, majd a 19. század elejétől angol stílusú — kertekkel vették körül. Mezővárosokból alakult városainkban a közcélú zöldterületek magját ezek a parkok képezik ma is. Nagy terjedelmű magánkertek egyes királyi városokban is kialakultak a 18. századtól kezdve, ezeket a városok igyekeztek a maguk számára megszerezni és kiépíteni. A kertépítési kedv általánosság a választ mutatja, hogy közvetlenül a városok szélén egymás mellett sorakoztak a jómódú polgárok gondozott kertjei kis pavilonokkal [39].

A közcélú zöldterületek létesítése — mint említettük — a 19. század első felében kezdődött nagyobb erővel. A pesti Szépészeti Bizottság mintájára megalakuló társadalmi szervezetek fásítással, beépítésre alkalmatlan területek lecsapolásával, parkosításával igyekeztek az eddig elhanyagolt részeket „megszépíteni”. Ezek a törekvések egyidejűek voltak a botanika fellendülésével, mert Linné működése nyomán megnövekedett az érdeklődés a növények iránt; ennek köszönheti alapítását például a debreceni városközponttal határos Paptó helyén a fűvészkert. Jelentősége volt továbbá a selyemhernyótenyésztés meghonosítása érdekében Széchenyi István által propagált eperfa-ültetvényeknek: szedreskertek létesültek Győrött, Sopronban, Debrecenben, Karcagon stb. Az ilyen meghatározott célú kertektől eltérítve, a városi parkok végső soron a főúri parkok polgári változataként jöttek létre.

Kezdetben a közcélú városi zöldterületek általában a városmaghoz csatlakozóan, a városszéleken létesültek, egyetlen összefüggő területet alkotva. Az akkori városméretek mellett a parkok könnyen megközelíthetők voltak, és nagy-

ságuk arányban volt a város kiterjedésével. Ez az egyensúly felborult a 19. század második felében, mivel a zöldterületek bővítése nem tartott lépést a városok fejlődésével. Emiatt a későbbiek során már csak a beépítésből kimaradt vízenyős, árkos, mély fekvésű területeket, a patakok, vízfolyások ármentesített partjait és a városi erődrendszerek lebontása által felszabadult területek egyes részeit lehetett zöldterületté formálni.

Ez a fejlődés oda vezetett, hogy a zöldterületi helyzet alakulása az adottságok által meghatározott kereteket tükrözi, és ennek megfelelően városaink e tekintetben egymástól lényegesen különböznek.

Legkedvezőbb helyzetben vannak mind a zöldterületi ellátás, mind a zöldterülettel kapcsolatba hozható városszerkezeti jellegzetességek szempontjából azok a városok, amelyek állóvizek, vízfolyások mentén fekszenek és erődítménymagjuk, ill. városlalajaik voltak. Ezekben a városokban a *zöldterület szervesen illeszkedik a városszerkezetet kialakító városépítéstörténeti és földrajzi kertekbe*. A zöldterületek spontán kialakulása — vagyis a város területének egyes részei közötti hézagok, beépíthetetlen területek zöldterületté formálása — mellett elsősorban az jellemző, hogy a zöldterületi rendszer egyes részeit különböző korokban céltudatos munkával alakították ki, és így a magyarországi kertépítés történetének jelentős alkotásait hozták létre. Tartalmi és városképi szempontból fokozza értéküket, hogy alkalmat adtak a városok legrégebbi múltját képviselő archeológiai emlékek feltárására és a korábbi erődítményrendszer bemutatására [40], továbbá, hogy a városi élet fontos létesítményeit (strandok, fürdők, sporttelepek, múzeumok, színházak) helyezték el bennük.

E csoportba tartozik *folyamatosan fejlődött történeti városaink* többsége. Közülük néhány példát — elsősorban a megoldásban rejlő változosság bemutatása végett — a továbbiakban ismertetünk.

Sopron zöldterületi rendszere a városon keresztülfolyó Rák és Ikva patakra és ezek egykori, a várárokkal kapcsolatot képező elágazásaira fűződik fel. Itt helyezkedik el az Erzsébetkert, a Május 1. tér hosszú zöldterületsávja és a Paprét, amelyekhez csatlakozik a középkori várórok víztárolója helyén létesített Széchenyi tér és Petőfi tér. A közcélú zöldterületekhez szervesen kapcsolódnak a belvárost övező várfalak mentén, valamint a Lenin körút Ikva felőli oldalán levő házak kertjei. A várost üdülésre alkalmas nagy kiterjedésű erdők, valamint szőlők és gyümölcsösök veszik körül.

Szombathely zöldterületi rendszerének vázát

a rajta keresztülfolyó Gyöngyös és Perint patakok jelölik ki. A Gyöngyösre fűződik fel a Kámon arborétum, a Március 15-e tér, a Múzeum kert, az Úttörő park, egy nagy sporttelep. A Perinthez kapcsolódik az Ady Endre tér, valamint egyes római kori maradványokat és középkori várfalakat is magában foglaló Romkert. A várost kertés villanegyedek övezik, amelyek kívül mezőgazdasági területek fekszenek.

Győrött a Mosoni-Duna és a Rába torkolatánál alakult ki az egyik zöldterületi mag (Káloczy tér, Marx tér, Tolbuchin sétány, Püspök-vár környezete), amelyhez az egykori Rába-meder helyén létesült Bercsényi liget sávja csatlakozik. A zöldterületi rendszer másik része a vár előterét képező glaciális öv helyén jött létre, párhuzamosan a vasútvonallal (Eötvös tér, Honvéd tér, Dimitrov sétány, Battyhány tér). Sporttelepekből, kertekből, temetőkből egy külső zöldterületi gyűrű foltjai is kialakultak a történeti maghoz csatlakozó külvárosi övezetben.

Veszprém zöldterületeinek egyik része a műemlékként konzervált vár környezetében fekszik, másik része a Séd mellékvölgyeire fűződik: a középkori rommezőt is magában foglaló Betekints-völgy, továbbá a Koma-kút vizét egykor a Sédbe vezető Ördög-árok helyén létesített püspökkert és a vele összefüggő nagy parkrendszer, valamint a Fejes völgyben létesített állat- és növénykert. A különböző nagyságú és jellegű zöldterületek között az egész városszerkezet szempontjából jelentős Séd patak teremti meg az összefüggést. A zöldterületi rendszer jelentőségét fokozza, hogy a várost erdőirtásokkal letarolt kopár dolomithátságok veszik körül.

Pápán a Tapolca vizéből kialakult tónak a Várkastély melletti részét a lecsapolás után hatalmas kastélykertté képezték ki még a 18. században. Ehhez a mai Várkerthez csatlakozik a Köztársasági liget, a fürdő és sporttelep, valamint a Kálvária. Olyan nagy zöldterület-együttes jött így létre, amely közvetlenül szomszédos a városközponttal. A zsúfolt városszagot nyugat és észak felől kertés külvárosi rész és szőlőhegy övezi.

Egerben az Eger patak mellett (Népkert), a Vár és az egykori várossfalak mentén (Szmrecsányi Miklós tér) alakultak ki a legjelentősebb parkok, ezekhez kapcsolódik délen a strandfürdő és a sporttelep. Külső fekvésű zöldterületeknek tekinthetők a városszéli temetők, ill. a szőlőhegyek.

Hasonló adottságok felhasználásával alakult ki és ennek következtében jellegzetességeiben is hasonlít a felsorolt városok valamelyikéhez több dunántúli és északkeleti város — Székesfehérvár, Kőszeg, Esztergom, Tata, Mosonmagyaróvár, Pécs, Hatvan, Sárvár, Sárospatak — zöldterületi rendszere [41]. Az alföldiek közül csupán három korábban erődített város tartozik ebbe a csoportba: Gyula, Szolnok és Szeged.

Gyulán a városon keresztül kanyargó Élőviz-csatorna kertekkel, fűzesekkel kísért ágai parkosított terekkel kapcsolódnak a vár körüli több célú zöldterülethez, a rendszer magjához. Szolnokon a Zagyva torkolata a mellette levő egykori várterülettel adott lehetőséget zöldterület kiképzésére, amelyhez a Tisza-part sétányai, parkjai kapcsolódnak. Szegeden is a Tisza-part a zöldterület tengelye, ehhez csatlakozik az egykori vár helyén és annak előterében létrehozott nagy parkterület a Széchenyi térral és az újszegedi oldalon a Népliget. A többi növényzettel fedett terület ettől elszakadva, az árvíz utáni tervszerű elrendezés által meghatározott helyeken létesült.

A felsorolt példákkal rokonságot mutat a zöldterületi helyzet előnyös vonásai és a kedvező adottságok kihasználódása tekintetében Miskolc, de a mai állapot létrejöttében — azokkal ellentétben — elenyésző szerepe volt a korábbi erődítésnek, mert a beépítetlen területekkel körülvett diósgyőri vár nem érintkezik a történeti városszaggal. A városnak viszonylagos szegénységét belső fekvésű zöldterületekben ellensúlyozza, hogy olyan nagy értékű növényzettel fedett területekkel érintkezik a hosszan elnyúló és erősen tagolt várostest, mint a Lillafüred—Hámor és Tapolca körüli erdősegek és üdülőterületek, valamint az Avas vonulata. A legutóbbi időkben a beépített terület kiterjesztése folytán a korábban külső fekvésű északi és déli zöldterületek is városszerkezeti jelentőséget kaptak.

Városaink eddig tárgyalt csoportjában a zöldterületek használati és városképi értékét egyaránt növeli, hogy határozott összefüggésben vannak egymással, behatolnak a történeti városszagba és vízfelületekkel kapcsolódnak össze. A városok egy másik csoportja — bizonyos kedvező adottságai ellenére is — lényegesen előnytelenebb helyzetben van, ami elsősorban a *zöldterületek esetleges eloszlásában, elaprózásában és egymástól való elszigeteltségében* nyilvánul meg. Ide azokat a városokat sorolhatjuk, amelyekben a múltban nem voltak erődítmények, vagy ha ilyenek voltak is, nyom nélkül elpusztultak, jelentősebb vízfolyás pedig csupán a beépített terület szélét érinti. E kritériumok alapján ide tartozik például Balassagyarmat, Szekszárd, Makó, Mezőtúr, Csongrád, Békéscsaba, Szentes, Gyöngyös.

Helyzetük és adottságaik hasonlósága mellett fel kell figyelniük e városok egyedi sajátosságaira is. Azokban a városokban, amelyek hosszabban érintkeznek a vízfelülettel, mert a várostest vagy elnyúlik a víz mellett (pl. Balassagyarmat, Mezőtúr, Szekszárd), vagy pedig egy része vízfolyások közé ékelődik (pl. Csongrád, Szentes, Gyöngyös), a vízparti zöldterületek könnyebben elérhetők és a kapcsolat közöttük nagyobb nehézség nélkül megteremthető. Ott viszont, ahol a város a vízfolyásra merőleges

irányban terjeszkedett, mint például Makó, Békéscsaba, a zöldterületi ellátás szempontjából a víz melletti parki környezet csak lokális jelentőségű. A zöldterületi helyzet megítélésében különbség van a *klimatikus viszonyok* szerint is. A dunántúli és északi városok nedvesebb klímája ugyanis kedvezőbb a növényzet szempontjából az alföldi városokénál, ahol a száraz, kontinentális éghajlat megnehezíti a növényzet fenntartását, és a vízvezetési hálózat fejletlensége miatt a csapadékhiány mesterséges pótlása akadályokba ütközik.

Fokozottabban érvényesülnek a klimatikus hatások a jelentősebb vízfolyásoktól távol eső alföldi városokban, mint például Hódmezővásárhelyen, Orosházán és egyes hajdúvárosokban, amelyek nagy kiterjedésű beépített területén csak elenyészően kis foltok tekinthetők közcélú zöldterületnek. Ha a zöldterületi ellátás szempontjából nem is különbözik, egészében mégis valamivel előnyösebb a helyzet azokban a városokban, amelyeket nagy kiterjedésű gyümölcsösök vesznek körül, bizonyos védelmet adva a klimatikus szélsőségek és a környezet káros hatásai ellen. Ilyenek például Kecskemét, Cegléd, Nagykőrös, Nyíregyháza.

Az alföldi városok közül sajátos helyzetben van a különben is hagyományos növénykultúrával rendelkező Debrecen, amelynek beépített területéhez északi irányban közvetlenül csatlakozik a közcélú zöldterület rendeltetéseit betöltő nagy kiterjedésű Nagyerdő, a többi irányban pedig kertsegekkel és részben erdőségekkel határos. A Nagyerdő az egyik végpontja a városalaprajz északi-déli irányú tengelyének, amely fokozatosan vált tervszerű kertépítési műveletek folytán erősen fásított útvonalszakaszok és parkok együttesévé [42].

Amikor az előzőekben a városszerkezetnek a zöldterülettel kapcsolatos sajátosságait elemeztük, figyelmünket az olyan, növényzettel fedett területekre fordítottuk, amelyeket vitathatatlanul közhasználatúnak tekinthetünk. Ez teljes mértékben indokolt a városszerkezeti jellegzetességek területi szempontból történő elemzése során, mégsem hagyhatjuk említés nélkül a *lakóterület belsejében elhelyezkedő, közhasználatól elzárt kerteket* sem, mert ezek is betöltenek — elsősorban városegészségügyi jellegű — zöldterületi funkciót. Leginkább a szalagtelkes városrészekben alakultak ki a hosszú telkek beépítetlen belső részein értékes növényzettel fedett területek, amelyek összefüggését gyakran csak kerítések szakítják meg, és így — bár tulajdonjogilag egymástól elválnak — korlátozás nélkül érvényesül klíma- és levegőjavító hatásuk. Ilyen belső kerterületek találhatók még a történeti mag szalagtelkein is pl. Szombathelyen, Pécsen stb. De nemcsak a szalagtelkeken, hanem az alföldi városok magjának szabálytalan telkein is, a száraz éghajlat ellensúlyozására az udvarok egy részét kertté alakították át. Ez

egyaránt megfigyelhető az olyan kis méretű telkeken, amilyenek pl. Karcag belső részein vannak és az olyan szabálytalan óriástelkeken, amelyek Hódmezővásárhely lakóterületének egy részére jellemzők. Megjegyzendő, hogy az Alföldön a telkek szabálytalansága miatt a kertek között csak ritkán van területi összefüggés. Különben szinte minden városban a lakóterület szélén parcellázott telkeken belső kertek vannak; így az intenzívebben beépített lakóterületeket közhasználat elől elzárt, értékes növényzettel fedett, részleges zöldterületi rendeltetést betöltő öv veszi körül.

Városaink zöldterületi helyzetét áttekintve, igazoltnak látszik, hogy ez számos vonatkozásban összefügg a városszerkezet legfőbb jellegzetességeivel, és ugyanazok a természeti-földrajzi, történeti tényezők befolyásolták alakulását, amelyek az egész városszerkezetre hatással voltak annak fejlődési folyamatában. Ennek következtében, mint ezt előző fejtegetéseink tényanyaga is bizonyította, zöldterületi szempontból ugyanúgy, mint a legtöbb szerkezeti sajátosság tekintetében — városaink két nagy csoportra oszlanak. A folyamatosan fejlődött, történetileg rétegzett dunántúli és északi városok zömének viszonylag fejlett zöldterületi rendszerével szemben az alföldi városokban — egyes, előzőekben említett kivételektől eltekintve — az egymástól elszigetelten fekvő közcélú zöldterületek városszerkezeti jelentősége csekély [43]. Hangsúlyozni kell azonban, hogy ez a megkülönböztetés a zöldterületek városszerkezeti jelentőségének értékelésén, nem pedig a városban levő növényzet mennyiségi és minőségi szempontból való felmérésén és az életkörülmények alakulásában betöltött szerepének összehasonlításán alapszik.

*

Tanulmányunk végső summázataként bizonyítottan tekintjük, hogy lehetséges városaink szerkezeti jellegzetességeinek rendszerezése a bennük fellelhető hasonlóságok alapján. Ezt a rendszerezést úgy végeztük el, hogy a bevezetőben körülírt városszerkezet-értelmezés alapján kiemeltük a lényegesnek ítélt szerkezeti ismérveket, illetőleg azok változatait, és megvizsgáltuk, milyen formában és gyakorisággal fordulnak elő városainkban. Az ily módon megkülönböztethető város csoportok összetétele attól függően variálódott, milyen szerkezeti ismérv, illetőleg annak milyen változata képezte a csoportosítás alapját. Összevetve a sokféle város csoportot, a városszerkezeti sajátosságok tekintetében bizonyos egyezések voltak megállapíthatók külön-külön a dunántúli, az alföldi, a nagyobb, a kisebb városok között, de erősen árnyalva a történeti fejlődés és a táji helyzet okozta egyéni vonások következményeivel. Mivel az említett egyezések lényegbevágó eltérésekkel párosul-

nak, lehetetlennek látszik egy olyan osztályozás, amely a jelenlegi városszerkezet egészében fel-lelhető hasonlóságok és különbözőségek alapján komplexen minősíti a városokat.

Függetlenül ettől, önmagában is vitatható, vajon célszerű-e jelenleg egy ilyen osztályozással kísérletezni. Az osztályozás alapja elvi városszerkezeti modellekkel való összehasonlítás lehetne, de még nagyszámú modellváltozat esetén sem oldható fel az az ellentmondás, amely abból származik, hogy zárt gondolati rendszereket kell egybevetni valóságos, folytonosan átalakuló rendszerekkel. Városaink szerkezetében pedig — ahogyan ezt tanulmányunk anyaga igazolja — az egyes összetevők önmagukban is és tér-időbeli viszonylataikban is állandóan változnak, ennek folytán legfeljebb egy adott városnak egy meghatározott időpontbeli állapotára vonatkozóan lehet szó az említett ellentmondás

feloldásáról. Városállományunk egészére kiterjedő szerkezeti osztályozás tehát csupán pillanatnyilag lehetne érvényes és még tendenciák extrapolálására sem alkalmas, mert a városok — átalakulásuk jellegzetességeitől függően — hosszabb-rövidebb időszakonként más-más kategóriákba lépnek át.

A városszerkezetek folytonos átalakulása nemcsak egy szintetizáló osztályozással van ellentmondásban, hanem korlátozza az időbeli érvényességét még az olyan analitikus jellegű csoportosításoknak is, amelyeket tanulmányunk tartalmaz. Ebből következik, hogy a magyar városok szerkezeti jellegzetességeinek számbavétele — figyelembe véve a városfejlődés napjainkra jellemző gyors ütemét — belátható időn belül megisméltendő lesz. Tanulmányunk a jelenlegi helyzet bemutatása mellett ehhez is alapot kívánt szolgáltatni.

JEGYZETEK

A tanulmány azokon a kutatásokon alapszik, amelyeket a szerzők 1966 és 1970 között a BME Városépítési Tanszékén folytattak az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium, illetőleg a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet megbízásából. A munka kezdeti, feltáró szakaszában az adatok gyűjtésében és egyeztetésében közreműködtek: dr. Deák Sándor docens, Ihrig Dénes adjunktus, Megygyesi Tamás adjunktus, Kotányi Zoltán tanársegéd, Locsmándi Gábor tanársegéd, Vajdovich Béláné tudományos segédmunkatárs. Az ábrákat rajzolták: Bognár László adjunktus és Locsmándi Gábor tanársegéd.

- [1] Az ún. Josephinische Aufnahme (1:28800-as léptékben, a magyarországi részek felvétele főleg 1782—1785 között készült) a legkorábbi térkép-felvétel, amely Magyarországon településeinek alaprajzát egységes metodika szerint, azonos időpontban ábrázolja. A térképek rendkívül pontosak és a valósághoz hűek, így alkalmasak mind az akkori helyzet megismerésére, mind a mai állapottal való egybevetésre. Használhatóságukat fokozza, hogy a szükséges összehasonlító számszerűsítések is elvégezhetők, mert a térképekkel majdnem egyidőben készített népszámlálás adatai is rendelkezésre állnak.
- [2] A 18. században *Hódmezővásárhelyt* délről még a *Hódtó* határolta, *Kiskunhalas* belsőségét vízfelületek övezték, *Pápát* északon a *Tapolca* felduzzasztásával mesterségesen kialakított *Vártó* védte, *Békésnél* a *Körös* akkori medrét a múlt században helyezték át. Különben a 18. század óta valamennyi városunk vízrajzi helyzete kisebb-nagyobb változásokon ment keresztül.
- [3] Az 1743-ban újra a szabad királyi városok közé emelt *Győr*, amelynek akkori területe magában foglalta a mai város történeti magját és a *Nádorvárost*, folyamatosan beolvastotta a török időkben a győri püspök birtokába került szomszédos *Sziget* és *Újváros* területét, a *Kisduna* északi partján fekvő *Révfalut* és *Bácsát*, *Pinyédet*, *Szabadhegyet*, legutóbb pedig *Gyirmótot*, *Gyórszentivánt* és *Ménfőcsanakot*. *Pécshez* még 1913 előtt hozzácsatolták *Meszest*, *Pécsbányatelepet*, *Rácvárostelepet*, a később-

biekben *Mecsekszabolcsot* (1947), *Málomot*, *Mecsekalját*, *Magyarürögöt*, *Vasast*, *Somogyot* (1954) és *Nagyváradot* (1955).

- [4] Az eredetileg kétmagvú *Szombathely* (Savaria a vár körül és Szombathely) területe kibővült Ó- és Újperinttel, Gyöngyösszőlőssel (1933), majd Gyöngyöshermánnal, Kámonnal, Oladdal, Herénnyel, Szentkirállyal, Zarkaházával (1950), Zanattal (1969). *Zalaegerszeg* *Andráshida*, *Bazita*, *Ebergény*, *Csácsbozsok*, *Pózva*, *Ságod*, *Szenterzsébethegy*, *Kaszaháza*, *Zalabensenyő* területével bővült.
- [5] Szeged külső településgyűrűjét a *Hattyútelep*, *Ságváritelep*, *Szentmihálytelek*, *Béketelep*, *Baktó*, *Petőfitelep* alkotja. (Igazgatásilag önálló, de Szegeddel teljesen összeépült *Tápé* és összeépülőben van *Kiskundorozsma* is.)
- [6] Keszthely a századforduló óta, a nyaralótelepek fejlődése révén terjeszkedett a Balaton felé, legújabbban pedig lakóterülete a tóval ellentétes irányban növekszik. A város történeti magja a tó partjától kissé távolabb húzóódó észak-déli domb hátát foglalta el.
- [7] A sarvasi szőlőskertek betelepülése *Mendöl Tibor* szerint a múlt század második felében történt, amikor a filoxera a szőlőtermelést megakasztotta, és a vasúti szállítás az itt termelt gyenge bort versenyképtelenné tette. (Szarvas földrajza, 1928). Megállapítása az egész Alföldre általánosítható. Székesfehérvár a szőlőhegy és város közötti mocsaras terület lecsapolása után kezdett a hegy felé terjeszkedni, amelynek kertes, családiházás lakóterületté alakulása napjainkban is folyik. Győr szőlőskertjei Szabadhegyen voltak. A váci szőlők helyén alakult ki a Deákváros, a vasúttól keletre. Sárvár szőlői a cukorgyáron túl, a Rába keleti oldalán ma már szintén beépültek.
- [8] Az egykori ólaskertek területe a 19. századtól fokozatosan alakult át lakóterületté pl. *Jászberényben*, a hajdúvárosokban, *Cegléden*, *Szolnokon*, *Kiskunhalason*. *Nagykőrösön* a kertes települési rendszer szintén a 19. században kezdett fokozatosan felbomlani (*Márkus István*: *Kertek és tanyák Nagykőrösön*, 1942. 62. p.) Ez a folyamat általában a tanyarendszer kifejlődéséhez kapcsolódik, azonban a felsorolt

- városok közül pl. Hajdúböszörményben tanyásodás nélkül is bekövetkezett.
- [9] A bányászatnak, valamint az agyagkitermeléssel járó téglagyártásnak ilyen jellegű hatására a III. fejezetben visszatérünk. Ugyanott foglalkozunk behatóbban az ipar szerepével is.
- [10] *Dercsényi—Pogány—Szentkirályi*: Pécs (Városképek—Műemlékek) Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1956. 35. p.
- [11] 1949 és 1969 között a városok lakásállománya átlagosan 42,7⁰/₀-kal nőtt. *Atlagon* felüli volt a növekedés a következő városokban: Sárvár 44,4⁰/₀, Pápa 47,4⁰/₀, Hatvan 50,6⁰/₀, Kalocsa 51,6⁰/₀, Esztergom 52,6⁰/₀, Vác 55,2⁰/₀, Debrecen 55,8⁰/₀, Keszthely 55,9⁰/₀, Szigetvár 57, 9⁰/₀, Mosonmagyaróvár 60,5⁰/₀, Komárom 61,9⁰/₀, Eger 62,8⁰/₀, Gyöngyös 65,0⁰/₀, Kaposvár 65,3⁰/₀, Szekszárd 65,9⁰/₀, Gödöllő 66,7⁰/₀, Pécs 68,8⁰/₀, Szentendre 69,2⁰/₀, Tata 70,3⁰/₀, Miskolc 72,3⁰/₀, Győr 84,1⁰/₀, Székesfehérvár 84,6⁰/₀, Szombathely 86,3⁰/₀, Ózd 86,9⁰/₀, Szolnok 87,1⁰/₀, Veszprém 102,1⁰/₀, Salgótarján 120,0⁰/₀, Zalaegerszeg 184,2⁰/₀. 20⁰/₀ és az átlag között növelte lakásállományát: Kapuvár 20,8⁰/₀, Jászberény 22,4⁰/₀, Baja 24,1⁰/₀, Kőszeg 25,0⁰/₀, Mátészalka 30,8⁰/₀, Sárospatak 33,3⁰/₀, Nagykanizsa 33,7⁰/₀, Békéscsaba 37,2⁰/₀, Balassagyarmat 39,3⁰/₀, Sopron 40,0⁰/₀, Szeged 40,2⁰/₀, Nyíregyháza 42,5⁰/₀. 20⁰/₀-nál kisebb volt a növekedés: Hajdúnánás 3,8⁰/₀, Cegléd 4,2⁰/₀, Kisújszállás 5,1⁰/₀, Mohács 5,2⁰/₀, Kecskemét 5,8⁰/₀, Szentés 8,0⁰/₀, Kiskunfélegyháza 8,6⁰/₀, Orosháza 14,0⁰/₀, Törökszentmiklós 15,1⁰/₀, Sátoraljaújhegy 16,3⁰/₀, Hajdúszoboszló 17,5⁰/₀, Gyula 19,4⁰/₀. *Stagnált vagy csökkent a lakásállomány*: Hajdúböszörményben 0,0⁰/₀, Karcag 0,0⁰/₀, Kiskunhalason 0,0⁰/₀, Hódmezővásárhelyen —1,7⁰/₀, Csongrádban —2,6⁰/₀, Makón —3,6⁰/₀, Nagykőrösön —5,7⁰/₀, Mezőtúron —9,2⁰/₀, Túrkeven —10⁰/₀, Szarvason —11,6⁰/₀. (Az adatok az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium Lakás- és Kommunálisügyi Főosztály: *Beszámoló az 1969. évi lakáságazati tevékenységről* című Kiadványából származnak.)
- [12] A 19 város a következő: Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged, Győr, Békéscsaba, Eger, Gyöngyös, Kaposvár, Nagykanizsa, Nyíregyháza, Ózd, Salgótarján, Székesfehérvár, Szolnok, Szombathely, Várpalota, Veszprém, Zalaegerszeg.
- [13] Az 1970. évi népszámlálás vonatkozó adatait a kézirat lezárásáig nem hozták nyilvánosságra.
- [14] A települések belterületi népességének 1970. évi létszámát a *Központi Statisztikai Hivatal: 1970. évi népszámlálás I. Előzetes adatok* (Budapest, 1970) c. kiadványa közölte, azonban ugyanerre az időpontra vonatkozólag a belterületen álló lakóházak száma még nem ismert. Ezért a belterületi lakosság szám és lakóházak számának egybevetése jelenleg csak az 1960. évi adatok alapján lehetséges.
- [15] Mivel Salgótarján nagyszabású rekonstrukciója 1960 után indult meg erőteljesen, bizonyos, hogy ma már Salgótarján a sorrendben előbbre került.
- [16] A probléma azért is bonyolult, mert az udvari szárnyak rendszerint előnytelen lakásviszonyokat nyújtanak, ugyanakkor a történeti városok műemlékileg védett zónájában nem egy esetben a loggiás udvaroknak nagyobb építészeti történeti vagy műemléki értékük van, mint az utcai homlokzatnak. A soproni Fabricius-ház példája mutatja, hogy a hátsó, udvari szárny az épület legértékesebb része lehet. Ma a védett történeti városok lakásállományát megőrző vizsgálatok egyik legfontosabb feladata az egész épület kialakulásának tisztázása (I. *Dávid Ferenc* tanulmányát az Irodalomjegyzékben).
- [17] Telkek, utcák szerepelnek a mai *Makót* alkotó középkori települések (Makófalva, Velnek, Kisfalud, Szentlőrinc) 1337. évi örökösödési felosztásnál. (*Győrffy György*: Az árpádkori Magyarország történeti földrajza. I. k. Budapest, 1966, 861, 863, 871. p.). *Nagykőrösön* a török világ előtt hosszú belterületi telkek voltak (*Márkus István*, i. m. 44. p.). Ugyanez vonatkozik *Kecskemétre* is.
- [18] *Dr. Valló István* az 1567-es telekkönyv vizsgálata alapján úgy vélte, hogy Győr alaprajzána „nem a 16. századi rendezés adta meg szabályos formáját, hanem az a középkorból származik, s mint ilyen, a magyar városépítésnek egyedi jelensége” (*Borbíró—Valló*: Győr városépítéstörténete. 69. p.). Más vélemény szerint viszont a várnak 1537-ben elkezdett megerősítése „teljesen felforgatta a középkori város településképét... segített abban az 1566. szeptember 25-én kiűtött nagy tűzvész is. Bizonyos, hogy már ekkor elkészült az új utca-rendezés terve is” (*Jeney—Koppány*: Győr. Budapest, 1964. 21—22. p.). Ezt az álláspontot képviselte már 1882-ben *Villányi Szaniszló*: Győr-vár és város helyrajza, erődítése, háztelkek- és lakossági viszonyai a XVI. és XVII. században c. művében.
- [19] *Nagy Zoltán—Papp Imre*: Szeged (Városképek Műemlékek. Szerk. Papp Imre). Budapest, 1960. 123—124. p.)
- [20] Városrészekre kiterjedő telekátalakítási műveletre általában tűz- vagy árvízkatasztrófák után került sor, mint Szeged, Karcag, Túrkeve példája mutatja. *Harrer Ferenc*, az 1917. évi tűzvészben elpusztult Gyöngyös újjáépítési kormánybiztosa világosan látta, hogy a tűz megfélemlítettségének egyik fő okát a keskeny sikátorokká vált szalagtelkek képezték, ezért az elpusztult terület telektrendszerét át kellett alakítani. A tervet *Wargha László* készítette. (*Harrer Ferenc*: Egy magyar polgár élete. I. k. Budapest, 1968.)
- [21] Városon belüli beépítetlen területen létesült a Miskolc—Selyemréti lakótelep, Kecskeméten a Lenin lakótelep egy régi temető, Debrecenben az Új Élet park a Libakertben levő kertészetek helyén, a pécsi Uránváros a várostól délnyugatra fekvő felhagyott repülőtérén épült, Sopronban a Kőfaragó tér és Május 1. tér közötti részen épülő lakótelep szanálást igényelt.
- [22] Jól megfigyelhető az utak és telkek ilyen rendszere Zalaegerszegen a korábbi Megyeháztól délre eső városrészben. A gyalogos közlekedésre szolgáló keskeny átjárók jellegzetes példái a pápai ún. Közlék.
- [23] A szalagtelkek sikátoroszerű zsákutcákká való átalakulása még jól megfigyelhető *Gyöngyösön* az 1917-es tűzvészről megkímélt területeken (Petőfi utca keleti oldalán, a Kossuth u. északi oldalának egy szakaszán). Sok tekintetben hasonló a hosszú szalagtelkek zsúfolt beépítése *Sopron* régi külvárosi részeiben, a „részházak” intézménye azonban itt közterületet képező sikátorok kialakulását nem tette lehetővé. (A részházakra I. *Thirring Gusztáv*: Sopron házai és háztulajdonosai 1734-től 1939-ig, Sopron, 1941. c. művét.) A szalagtelkek átalakulását sikátorokká pontosan rekonstruálta *Nagy Benjámín* a Műveltség és Hagyomány c. gyűjteményes kötetben, (Budapest, 1960.) a Heves megyei Nagyvisnyón.
- [24] Az alföldi városok szabálytalan zsákutcáival *Győrffy István* foglalkozott az 1920-as évek-

ben. Eszerint a lakóterületeken és a kertsekben egyaránt eredetileg nagy területek sűrű beépülése és utólagos felosztása során jöttek létre a „zugok”, zsákutcák. Összehasonlítva a Győrffy István által a hajdúvárosokról közölt 18. és 20. századi térképeket, megállapítható, hogy a kertek beépítése mindig a közutak mentén indult meg, a tömbbelső egy ideig beépítetlenek maradtak (Az Alföldi kertés városok, Budapest, 1926.) Ugyanez figyelhető meg az 1910-es *egri* kataszteri térképeken egy frissen beépülő szántóföldi tömb esetében. Győrött az Újvárosi majorok területén alakult ki hasonló módon jellegzetes zsákutca.

- [25] Sopronban a jelenlegi Tanácsháza építésekor találta meg *Bella Lajos* Scarabantia capitolumi triászszentélyét a múlt század végén. Győrött a középkori ispáni vár (Káptalandomb) a római castrum helyére épült. Az esztergomi vár Géza fejedelem korától az egykori római erőd területén alakult ki, *Nagy Emese* kutatásai szerint. Székesfehérvárott 1970-ben *Kralovánszky Alán* a Bazilika alatt hosszú római falakat tárt fel. *Károlyi Antal* szerint a szombathelyi középkori vár római építmény felhasználásával alakult ki. Római maradványokra bukkantak az árvíz után lerombolt szegedi vár alatt is.
- [26] A török időkben erődde alakították át a tapolcai templomot, a keszthelyi ferences kolostort. Zalaegerszegen a régi Megyeház helyén állott a török kori végvár. A sárvári vár — Takács Marianna szerint — honfoglalás kori földvárból épült ki fokozatosan kővárrá. Honfoglalás kori földvár volt Békés és Csongrád magja. Debrecenben a mai városközpont mellett állott a földesúri kastély a 14. századtól.
- [27] Bizonyos fajta középületek már a középkori városokban elszakadtak a központtól. A városi fürdők melegforrásokhoz (Esztergom) vagy a várakok, vízfolyások mellé épültek (Sopron, Győr). A szegényházakat, hospitiumokat (Székesfehérvár) a külvárosokban helyezték el, akárcsak a koldulórendek kolostorait, rendi előírásaiknak, eretneküldöző szerepüknek megfelelően.
- [28] Ez gyakran határozott tervszerűséggel történt. Például *Kecskeméten* a város növekedésével, piacának fokozódó fontosságával párhuzamosan folyamatos bontásokkal szabadították fel területeket és alakították ki a mai nagy központi téregyütttest. Komáromy kutatásai alapján tervszerűnek mondható *Jászberény* főterének kialakítása is, József nádor hatására a Jász kerületi székház elhelyezésével kapcsolatban. *Karcag* főtere is átgondolt rendezéssel nyerte el a századforduló idején mai szerkezetét.
- [29] A templomokkal kapcsolatos városszerkezeti vizsgálataink azokra a városokra vonatkoztak, amelyekben nem alakult ki nagyobb elkülönült egyházi központ.
- [30] A templomok, kultikus épületek a középkori városfejlődésnek megfelelően az egyes városrészek fókuszpontjait képezték. Ez a kapcsolat a török időkben, majd a reformáció—ellenreformáció küzdelmei során lazább és bonyolultabb lett. A 19. században többféle vallás is építhetett templomot ugyanabban a városban. A kultikus előírások eltérése miatt az építészeti stílusok egyezése mellett is megkülönböztethető a templomok vallási hovatartozása. Így a templomok száma, mérete, építési ideje alapján következtetni lehet a városfejlődés társadalmi, gazdasági, etnikai és kulturális összefüggéseire, a templomok elhelyezkedése pedig történetileg rögzítette a városok szociológiai struktúrájának térbeli vetületét.
- [31] Valamennyi városra vonatkozó részletesebb mutatókat azért is célszerű a lakosságszámra vetítve képezni, mert a statisztikai kimutatók nem közölnek városainkról megfelelő területi adatokat és azt sem teszik lehetővé, hogy az üzemek adatait egységes módszerrel a telephelyekhez rögzítve térképszerűen ábrázoljuk.
- [32] Az itt szereplő városok között az abszolút számokat tekintve még szembetűnőbb a különbség. Az iparilag legfejlettebb Győrött az összes állóeszközök értéke 8 253 millió Ft és az összes üzemi hajtóerő 93 859 kW. *Szarvason* ez a két adat: 65 millió Ft, ill. 1780 kW.
- [33] A három legkisebb megyeszékhelyen: Salgótarjánban, Veszprémben és Szekszárdon az üzemi telephelyek száma alig több, mint 40.
- [34] A vizsgálatok elvégzésekor a városok ipari helyzetéről 1970. évi adatok csak globálisan álltak rendelkezésre, emiatt az üzemeknek a foglalkoztatottak száma vagy iparágak szerinti kategorizálása csak korábbi adatok alapján lett volna lehetséges. Mivel az utóbbi években városaink ipari fejlődése rendkívül dinamikus volt, a részletesebb, de idejét múlt adatokra támaszkodva nem lehetett volna kellően megvilágítani azt a hatást, amelyet az ipari fejlődés a városszerkezet legújabb alakulására gyakorol.
- [35] A jelenleg igazgatásilag várossá nyilvánított településekben az összes üzemi telephelyek kb. 2/3-a 50-nél kevesebb munkást foglalkoztat. Feltételezhető, hogy ezek a kis üzemek kevés kivétellel lakóterületeken helyezkednek el. A városok többségére ez az arány jellemző, lényeges eltérés csak kivételesen fordul elő: Tapolcán 18 üzemből 17 (95%), Kalocsán 30-ból 15, Kaposvárott 20-ból 10 (50—50%) foglalkoztat 50-nél kevesebb munkást. Az ipari üzemek elaprózottságát más oldalról világítja meg az az adat, hogy a várossá nyilvánított települések közül 29 történeti városban nem volt olyan üzem, amelyben 1000-nél több munkás dolgozott volna.
- [36] Ugyanezen időszakban az újonnan létesített ipari városokban a növekedés a következőképpen alakult: Dunaújváros 75,1%, Komló 42,7%, Kazincbarcika 86,1%, Ajka 39,2%, Oroszlány 19,7%, Tatabánya 16,8 %.
- [37] *Novák Péter*: A városok ipari területének méretezése. Településtudományi Közlemények, 12. sz. 1960.
- [38] *Dr. Házi Jenő*: Sopron szabad királyi város története. I. k. I. rész, Sopron, 1921. (68. számú oklevél, 1317. nov. 18.).
- [39] A 16—17. századi igen fejlett magyarországi kertkultúráról részletes leírást ad *Takács Sándor*: Rajzok a török világból. III. k. Budapest, 1917. (358—388. és 396—405. p.) A polgári kertekről hasonló feljegyzések nem maradtak ugyan, de korabeli városábrázolások alapján erről is képet alkothatunk. Polgári kertek összefüggő tömbjét ábrázolja 1700-ban *Michel Zakariás* rézmetszete Sopron külső városfala körül a mai Lackner Kristóf utca környékén. Az ágyásokra osztott kertek közepén kis kerti házak láthatók (*Csatkay Endre*: Sopron. Magyar Műemlékek. Budapest, 1954. 14. p.). Győrött a Nádorváros szélén és a Szigeten voltak szépen kialakított díszkertek, egy 1740-ből származó térkép szerint (l. *Borbíró—Valló*: Győr városépítéstörténete. 165. ábra). Veszprémben a Séd völgyének oldalán — a Várhegytől ke-

- letre — kerültek el klasszicista pavilonokkal, díszépitményekkel ékesített kanonoki és polgári kertek.
- [40] Zöldterületi szempontból is figyelemre méltó Győr 1818. évi városrendezési terve, amelyet Király György megyei és Nagy István városi mérnök készített. A terv a városfalaktól délre a glacis területén ábrázolja az ún. Práttert, tőle keletre az Epreskertet (Maulbeer Garten), amelyről megjegyzi, hogy új sétánnyá lehetne átalakítani. Ez a sétány valósult meg kissé délebbre tolódva, a Millenium idején, a Városház felépítése után. Park létesült Székesfehérvárott az egykori várakor helyén, a városfal egyik megmaradt szakasza előtt, a Romkerthez csatlakozóan. A várakor vízzel való feltöltése által közvetlen kapcsolatba került a környező parkkal a *gyulai vár*. Parkosították a *kőszegi vár* árkait, környezetét is. Szép park csatlakozik a *mosonmagyaróvári, sárospataki várkastélyokhoz*. Műemlékeket és archeológiai emlékeket környez *Szombathelyen* a Szemináriumkert, *Pécsett* a Szent István tér díszparkja.
- [41] Mai helyzetében a felsorolt városokéhoz hasonlít Gödöllő és Keszthely zöldterületi rendszere is, de itt a nagy parkok sem erődítéssel, hanem földesúri kastéllyal kapcsolatosan létesültek. (Érdekes, hogy Keszthelyen nem a török időkbeli erődtemplom környezete lett a zöldterületi rendszer magva.)
- [42] Városszerkezeti szempontból a debreceni Nagyerdőhöz hasonlóan helyezkedik el (természetesen lényegesen kisebb kiterjedésben és jelentőséggel) a korlátozott közhasználatú zöldterületnek tekinthető szarvasi Arboretum, továbbá a hajdúszoboszlói és orosházi gyógyfürdő parkja.
- [43] Ez az értékelés látszólag ellentmondásban van a zöldterületek kiterjedésére vonatkozó statisztikai adatokkal. A *Magyar városok* c. kiadványban szereplő összes parkterület és a lakosságszám egybevetése alapján az általunk előnyös helyzetben levőnek ítélt Sopronban 15,5, Gyulán 11,0, Pápán 8,9, Esztergomban 7,1, Vácott 6,2, Veszprémben 6,1, Tatán 5,9. Pécssett 5,7 m² volt 1962-ben a fajlagos parkterület. Ezzel szemben az alföldi városok közül pl. Mezőtúron 6,9, Karcagón 5,8, Kecskeméten 5,7, Nagykőrösön 5,6 m² volt ugyanez a mutató, míg Makón csak 1,9, Törökszentmiklóson 1,6, Jászberényben 0,5, Hajdúnánáson 0,8 m². Az eltérés nyilvánvalóan az adatfelvétel értelmezésbeli bizonytalanságából származik. Az, hogy mit tekintenek parkterületnek, nemcsak városként változik, hanem ugyanabban a városban, évenként is. Pl. az említett kiadvány szerint Tatán 1961-ben 44 000, 1962-ben viszont 104 000 m² volt a parkterület, Pápán 70 000, ill. 229 000, Makón 72 000, ill. 58 000 m²

IRODALOM

Az itt felsorolt összefoglaló és monografikus jellegű könyveket és tanulmányokat a terjedelmi korlátok miatt kiválogattuk a kutatás során feldolgozott bibliográfiai anyagból.

A szakirodalmi művek mellett a kutatás elsődrendű forrásai voltak: az első katonai felmérés térképei, a későbbi kataszteri és várostérképek, a népszámlálási kiadványsorozatok, a különböző ágazati statisztikai jelentések.

Bácskai János Győrjé: Baja földrajza. Baja, 1943.
Balogh István: Debrecen. Budapest, 1958. Magyar Műemlékek.

Dr. Bierbauer Virgil: A múlt és közelmúlt magyar városépítészete. Budapest, 1941.

Dr. Borbély Andor—Dr. Nagy Júlia: Magyarország I. katonai felvétele II. József korában. Budapest, 1932.

Dr. Borbíró Virgil—Dr. Valló István: Győr város-építéstörténete. Budapest, 1956.

Borsos József—Valló István (szerk.): Vidéki városaink. Budapest, 1961.

Bulla Béla—Mendöl Tibor: A Kárpát-medence földrajza. Budapest, 1947.

Burgess, Ernest W.: The Growth of the City. Chicago, 1925.

Daseinsformen der Grossstadt. Typische Formen sozialer Existenz in Stadtmitteln, Vorstadt und Gürtel der industriellen Grossstadt. Bearbeitet von R. Mackensen, J. Cr. Papalekas, E. Pfeil, W. Schütter, L. Burckhardt. Tübingen, 1959.

Dr. Dallos Ferenc—Dr. Szabady Egon (szerk.): Magyar városok. Budapest, 1966.

Dávid Ferenc: Gótikus lakóházak Sopronban. Magyar Műemlékvédelem 1967—1968. Budapest, 1970. 95—123. p.

Dercsényi Dezső—Granasztói Pál: Vác. Budapest, 1960. Városképek—Műemlékek.

Dercsényi Dezső—Pogány Frigyes—Szentkirályi Zoltán: Pécs. Budapest, 1956. Városképek—Műemlékek.

Dercsényi Dezső—Zolnay László: Esztergom. Budapest, 1956. Magyar Műemlékek.

Erdei Ferenc: Magyar város. Budapest, 1939.

Entz Géza—Genthon István—Szappanos Jenő: Kecskemét. Budapest, 1961. Városképek—Műemlékek.

Faller Jenő: Adatok Várpalota történetéhez. Veszprém, 1936.

Faragó Kálmán: A társadalmi fejlődés hatása a városszerkezetre. Településtudományi Közlemények 19. Budapest, 1966. nov.

Fényes Elek: Magyarország geographiai szótára. I—IV. k. Pest, 1851.

Fitz Jenő—Császár László—Papp Imre: Székesfehérvár. Budapest, 1966.

Fodor Ferenc: A Jászság életrajza. Budapest, 1942.

Galgóczy Károly: Nagykőrös város monográfiája. Budapest, 1896.

Genthon István (szerk.): Magyarország művészeti emlékei I—II. k. Budapest, 1959, 1961.

Gerő László (Sedlmayer János): Pápa. Budapest, 1959. Városképek—Műemlékek.

Gerő László: Magyar várak. Budapest, 1968.

Granasztói Pál: A magyar városépítészet sajátosságai. Településtudományi Közlemények. 8. Budapest, 1956.

Granasztói Pál: A történeti városközpontok reorganizációjának jellegzetes főbb kérdései Magyarországon. Előadás az MTA Történeti városközpontok — építéztörténeti kérdések konferencián. 1962.

Granasztói Pál: Tér, idő, látvány és közösség összefüggései, különös tekintettel történeti városainkra és városközpontjainkra. Doktori értekezés. Kézirat, 1966.

Győrffy István: Az alföldi kertés városok. Budapest, 1926.

Heimler Ernő: Sopron topográfiája. Sopron, 1936.
ifj. Horváth Béla—Marjalaki Kiss Lajos—Valentiny Károly: Miskolc. Budapest, 1962.

- Ila Bálint—Kovacsics József*: Veszprém megye helytörténeti lexikona. Budapest, 1964.
- Jenei Ferenc—Koppány Tibor*: Győr. Budapest, 1964. Magyar Műemlékek.
- Kant Edgar*: Zur Frage der inneren Gliederung der Stadt, insbesondere der Abgrenzung des Stadtkerns mit Hilfe der Bevölkerungskartographische Methoden. Readings in Urban Geography. London, 1960.
- Károlyi Antal—Szentlélek Tihamér*: Szombathely városképei—műemlékei. Budapest, 1967.
- Komáromy János*: Adatok Jászberény múltjából. Jászberény, 1939.
- Koppány Tibor—Péczy Piroska — Sági Károly*: Keszthely. Budapest, 1962. Magyar Műemlékek.
- Korompay György*: Veszprém. Budapest, 1956.
- Kovács Gyula*: Makó város építészete a XVIII. század közepétől a XIX. század közepéig. Makó, 1929.
- Lelkes István*: Kőszeg. Budapest, 1960.
- Lettrich Edit*: Kecskemét és tanyavilága. Budapest, 1968.
- Lettrich Edit*: Esztergom, a dorogi iparvidék városa. Budapest, 1964.
- Lean, W.*: Economics of Town Centers and Urban Shapes. (Journal of the Town Planning Institute. 1966. Volume 52. No. 8.)
- Magyarország vármegyéi és városai. Szerk.: *Borovszky Samu*.
- Bács—Bodrog vármegye. Budapest, é. n.
 - Esztergom vármegye. Győr vármegye. Budapest, é. n.
 - Heves vármegye. Budapest, é. n.
 - Komárom vármegye. Budapest, é. n.
 - Nógrád vármegye. Budapest, é. n.
 - Pest—Pilis—Solt—Kiskun vármegye I—II. k. Budapest, é. n.
 - Szabolcs vármegye. Budapest, é. n.
 - Vas vármegye. Budapest, 1898.
 - Zemplén vármegye. Sátoraljaújhely. Budapest, é. n.
- Majlát Jolán*: Egy alföldi civis-város kialakulása. (Nagykőrös). Budapest, 1943.
- Major Jenő*: A városalaprajz mint a korai magyar városépítéstörténet forrása. Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények. 1965. 153—174. p.
- Mendöl Tibor*: Általános településföldrajz. Budapest, 1963.
- Mendöl Tibor*: Szarvas földrajza. Debrecen, 1928.
- Mendöl Tibor*: Die Stadt im Karpaten-Becken. Budapest, 1944.
- Mendöl Tibor*: Az alföldi városok morfológiája. Debrecen, 1936.
- MUMOK városképi és műemléki vizsgálata. Békéscsaba, Baja, Balassagyarmat, Cegléd, Debrecen, Eger, Esztergom, Gödöllő, Gyöngyös, Győr, Gyula, Hódmezővásárhely, Jászberény, Kalocsa, Kaposvár, Karcag, Kecskemét, Keszthely, Kőszeg, Makó, Mezőtúr, Miskolc, Nagykőrös, Nagykanizsa, Nyírbátor, Nyíregyháza, Pápa, Pécs, Sárospatak, Sárvár, Sátoraljaújhely, Sopron, Szarvas, Szeged, Székesfehérvár, Szentendre, Szentés, Szigetvár, Szolnok, Szombathely, Tata, Vác, Veszprém, Zalaegerszeg városokról szóló kötetek.
- Murphy, Raymond, E.—Vance Jr. James*: Delimiting the ODB. Economic Geography. 1954.
- Nagy Zoltán—Papp Imre—(Börtsök László)*: Szeged. Budapest, 1960. Városképek—Műemlékek.
- Németh Béla*: Szigetvár története. Pécs, 1903.
- Oppel Jenő*: Czegléd a török alatt. Czegléd, 1908.
- Ormos Imre*: A kertervezés története és gyakorlata. II. kiadás. Budapest, 1967.
- Perényi Imre*: A városépítés története. Budapest, 1961.
- Rados Jenő*: Tata. Budapest, 1964. Városképek—Műemlékek.
- Rapaics Raymund*: Magyar kertek, a kertművészet Magyarországon. Budapest, é. n.
- Rózsa György*: Régi városképek. Budapest, 1955.
- Szeibert János*: Sárvár monográfiája. Szombathely, 1926.
- Szentesi Tóth Kálmán*: Történelmi emlékek a Jászkunság és Karcag múltjából. Karcag, 1940.
- Szepes (Schütz) Béla*: Hatvan község története. Sopron, 1940.
- Vance Jr. James E.*: Labour-Shed, Employment-Field and Dynamic. Analysis in Urban Geography. Economic Geography, 1960.
- Varga Sándor Frigyes*: Szolnok leírása és története. Szolnok, 1935.
- Zádor Mihály*: Kaposvár. Budapest, 1964.

A TERÜLETI JELLEGŰ GAZDASÁGI ÖSZTÖNZÖK ALKALMAZÁSÁNAK TAPASZTALATAI ÉS TOVÁBBFEJLESZTÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI

DR. KÖSZEGFALVI GYÖRGY
a műszaki tudományok kandidátusa

A vezető párt- és állami szervek a közelmúltban több határozatot hoztak a terület- és településhálózat-fejlesztési politika kérdéseiről. E határozatok sokoldalú feladatok megoldását tűzik ki célul a gazdasági növekedés térbeli kereteinek tervszerű fejlesztése, a termelőerők területi elhelyezkedésének és országunk településstruktúrájának átalakítása érdekében a társadalmi-gazdasági és műszaki—technológiai követelményekkel összhangban.

A feladatok sokasága és rendkívül összetett jellege a tervszerű terület- és településfejlesztés közvetett eszközrendszerének — a gazdasági ráhatás és befolyásolás — tudományosan megalapozott kidolgozását igényli, hogy az ország egyes területi egységeinek adottságaihoz és feltételeihez a legjobban alkalmazkodjon és annak differenciált bevezetését és működését biztosítsa.

Az Építésgazdasági és Szervezési Intézet Területgazdasági Osztálya az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium Területrendezési Főosztályának megbízásából, 1969-ben és 1970-ben sokoldalúan elemezte a terület- és településfejlesztés szabályozó rendszerével összefüggő ipar-telepítési és az infrastruktúra-fejlesztési kérdéseket.

E kutatások értékelik a területfejlesztési célkitűzések megvalósítását elősegítő közvetett jellegű gazdasági ösztönzők alkalmazásának elmúlt évekbeni tapasztalatait, és javaslatokat tartalmaznak a terület- és településfejlesztés gazdasági ösztönző-rendszerének továbbfejlesztésére és tökéletesítésére.

Kutatásaink során nagymértékben támaszkodtunk a megyei és városi párt- és tanácsi szervek tapasztalataira, megállapításaira és javaslataira, az Országos Tervhivatal Tervgazdasági Intézetének és más központi szerveknek e témakörrel kapcsolatos anyagaira, valamint a hazai és nemzetközi szakmai és egyéb irodalomban, kiadványokban megjelent ilyen vonatkozású publikációkra.

*

A gazdaságirányítás új rendszerére való áttérés alkalmával bevezettek több területi jellegű gazdasági szabályozót és ösztönzőt.

Ezek a következők:

- a városi és községi területek felhasználását szabályozó telekhasználati és telekigénybevételi díj,
- kommunális adó,
- a víz használatáért járó igénybevételi díj szabályozása,
- a dolgozók ingázási költségeinek áthárítása a vállalatokra.

Ezenkívül a kormány a vidéki területek ipari fejlődésének meggyorsítása érdekében, valamint a szénbányászati vidékeken az energiahordozók szerkezetében kibontakozó átalakulás kapcsán jelentkező társadalom- és gazdaságpolitikai problémák megoldása céljából több intézkedést hozott. A megvalósítás pénzügyi biztosítására létrehozta az elmaradott területek iparfejlesztési alapját, a szénbányászati területek iparfejlesztési alapját és a fővárosi iparkitelepítési alapot.

A gazdaságirányítás új rendszerére való áttérés során bevezetett gazdasági jellegű szabályozók és ösztönzők működésének eddigi tapasztalataival kapcsolatosan az alábbi következtetéseket vonhatjuk le:

Amióta áttértünk a gazdaságirányítás új rendszerére, az ország gazdaságának térszerkezetében végbemenő folyamatok alakulására, valamint az ipar területi elhelyezkedésére és fejlődésére nem a gazdasági — közvetett jellegű — szabályozóknak és ösztönzőknek volt meghatározó hatásuk.

A vizsgált területi egységek — megyék, városok — számszerű adatai, ill. a számszerűsíthető információk elemzése (az iparban foglalkoztatottak számának növekedése, a foglalkoztatottsági struktúra arányainak változása, a technikai felszereltségi színvonal emelkedése stb.) azt mutatja, hogy a központi elhatározások keretében megvalósuló beruházások voltak-e tervszerű, nagyvolumenű, a gazdasági struktúrát meghatározó területfejlesztési politika fő eszközei.

A területfejlesztési célkitűzések megvalósítását elősegíteni hivatott közvetett gazdasági szabályozók, ösztönzők (telekhasználati és telekigénybevételi díj, vízhasználati járulék, kommunális adó, az ingázási költségek térítése stb.)

egyrészt még nem megfelelően vagy nem a kívánt módon és mértékben érték el hatást. A ráhatás eme közvetett eszközei csak kisebb mértékben befolyásolták a telepítési—beruházási döntéseket.

Az ipartelepítést—iparfejlesztést preferáló intézkedések jelentősen elősegítették az iparilag kevésbé fejlett megyék ipari fejlődését. A preferálás keretében rendelkezésre álló összegek felhasználását elsődlegesen társadalompolitikai célkitűzések határozták meg.

A fő törekvés a munkaképes korú, de nem foglalkoztatott munkaerő számára munkalehetőségek megteremtése volt. A hatékonysági szempontok — a társadalompolitikai célkitűzések minél szélesebb körű megvalósítása, ugyanakkor a rendelkezésre álló anyagi és pénzügyi eszközök szűkössége következtében — érthető módon viszonylag háttérbe szorultak. Az elmaradott területeken létrehozott új ipari munkahelyek létesítési költségei általában alacsonyak, ami a nem kielégítő technikai és technológiai felszereltségi színvonalra vezethető vissza. A preferenciális támogatás keretében létesített ipartelepék termelő és nem termelő rendeltetésű infrastruktúrájának fejlesztése kismérvű volt.

A gazdasági, ill. ipari fejlődés elősegítését szolgáló közvetett szabályozók és ösztönzők hatása legszembetűnőbb a budapesti agglomeráció gazdasági és ipari helyzetének alakulásában, a széntermelés csökkentése, ill. tervezett visszafejlesztése kapcsán érintett területeken, az iparilag kevésbé fejlett megyékben és a kedvezőtlen termelési adottságú mezőgazdasági üzemek támogatásában.

E közvetett szabályozók és ösztönzők hatása a legjobban az iparilag kevésbé fejlett megyék iparosodásában mérhető le.

A széntermelés csökkentése a korábban tervezett intézkedésektől eltérően lassúbb ütemű és volumenében kisebb. Területileg elsősorban a nógrádi és a borsodi szénmedence térségét érinti. Jelenleg a szénbányászatban nincsenek munkaerő-foglalkoztatási problémák; ellenkezőleg, a munkaerő-utánpótlás számos nehézséggel találkozunk.

Budapest ipari helyzetének alakulására a mai területi jellegű gazdasági szabályozók kevésbé vagy alig hatnak. Kedvezőtlen körülmény, hogy az iparkitelepítés előirányzott tervét nem teljesítették.

A kedvezőtlen termelési adottságú mezőgazdasági üzemek támogatásának eddigi tapasztalata arra enged következtetni, hogy ezt a kérdést szélesebb körben, a mezőgazdasági termelés egészének szemszögéből kell vizsgálni, figyelembe véve a mezőgazdasági termelés és a hozzá közvetlenül kapcsolódó melléküzemi tevékenység fejlesztésének érdekeit.

A megyei és a városi tanácsok gazdaságsszervező és -irányító tevékenységének a területfejlesztésre hatása az elmúlt időszakban inkább el-

képzelésekben, koncepciókban volt észlelhető: anyagi eszközökkel és adminisztratív intézkedésekkel csak kevésbé tudták befolyásolni az ipartelepítést. A minisztériumi felügyelet alá tartozó vállalatokra csak annyiban voltak hatással, hogy támogatni tudták a helykijelölést, és a megye kommunális beruházásait ezeknek az ipari beruházásoknak az érdekében koncentrálták.

A vállalatok továbbra is az iparilag fejlett központok felé orientálódtak, ill. szerettek volna orientálódni. A különböző területen jelentkező munkaerőhiány azonban ezzel ellentétes irányban hatott. Több, vállalatfejlesztési alpból létesített beruházás területi elhelyezésének megválasztásakor a fő szempont a szabad munkaerőre való telepítés volt. A területfejlesztés elmúlt három évének tapasztalatait vizsgálva megállapítható, hogy — az állami, egyedi nagy beruházásoktól eltekintve — a telephelyet létesítő anyavállalatok elsősorban a szabad munkaerőt ajánló területeket, településeket választották.

Az egyes iparvállalatok beruházási, telepítési elhatározásaira, döntéseire a nem közvetlen területi jellegű közgazdasági szabályozók is hatottak. A többletnyereség, tehát a viszonylag nagyobb fejlesztési és részesedési alap elérésében azok a vállalatok voltak kedvezőbb helyzetben, amelyeknél az induló árak magasabb nyereséghozamot tartalmaztak, vagy termékeik a szabad árrendszerbe tartoztak, továbbá azok, amelyek viszonylag kis eszközleköttéssel nagyobb termelési kapacitást tudtak teremteni (nagyobb munkaigényesség, az anyavállalat félkész terméket szállít, összeszerelés, fokozottabb vertikális, termelési kooperáció).

Azok a települések, telephelyek, ahol a telepítési tényezők, feltételek e szempontokból kedvezőbbek voltak, előnyösebb helyzetbe kerültek.

Állandó tendencia a budapesti, ill. a megyei központú országos vállalatoknál, hogy újonnan létesítendő telephelyeiket 40—80 km-es körzetben kívánják elhelyezni.

A gazdasági szabályozók és ösztönzők hatása az egyes iparágak fejlődésére eltérő. Budapesten az iparfejlesztés súlypontja a magasabb műszaki kultúrát, a bonyolultabb technológiai eljárások alkalmazását igénylő iparágakra tevődik át (híradástechnika, gyógyszeripar, műszergyártás stb.).

Azokban a megyékben, ahol az ipartelepítés—iparfejlesztés preferenciákat élvez, a minél nagyobb mérvű munkaerőfoglalkoztatás érdekében a könnyűipar és a fogyasztási cikkek előállító ipar azon ágai kerültek előtérbe, ahol a technológiai folyamat, az üzemszervezés kevésbé bonyolult.

A dinamikus fejlődő iparágak fejlesztését túlnyomórészt az állami beruházások biztosították.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy az eszközök felhasználásában ott érték el kedvező eredményeket, ahol ésszerű területi koncentrációra

törekedtek, és a hangsúlyt a terület adottságainak leginkább megfelelő ipar kiemelt fejlesztésére fordították. Ebből a szempontból Vas megye iparfejlesztési—ipartelepítési tapasztalatai nagyon figyelemreméltóak.

A szolgáltató ipar a megfigyelt időszakban sem országosan, sem egyes megyék vonatkozásában nem fejlődött kielégítően. A preferenciális intézkedések sem segítették elő a szolgáltató ipar fejlődését. Ez az arányos gazdasági növekedés szempontjából kedvezőtlen körülménynek tekintendő.

*

Az elmúlt évtizedben jelentős eredményeket értünk el a termelőerők múltból örökölt aránytalan térbeli elhelyezkedésének feloldásában, a területi regionális kiegyenlítődési folyamat kibontakozásában és elmélyítésében. A gazdaságirányítás új rendszerére való áttérés során bevezetett gazdasági szabályozók és ösztönzők is — bár működésük még viszonylag kis területre terjed ki és hatásuk egyes vonatkozásokban elmentmondásos — elősegítették és elősegítik az ország arányosabb és kiegyensúlyozottabb területi és települési struktúrájának alakulását, fejlődését.

A közeli és távolabbi jövő társadalmi-gazdasági fejlődésének követelményei és szükségletei a feladatok sokaságát vetik fel a terület- és a településfejlesztés vonatkozásában. E feladatok — ha jellegüket, jelentőségüket, vagy akár mennyiségű vagy minőségi vonatkozásukat vizsgáljuk — bonyolultak, szerteágazóak és a fejlődés korábbi periódusával szemben lényegesen magasabb elvárásokat támasztanak. Lényegét tekintve ez azt jelenti, hogy le kell küzdeni az ország területi és településstruktúrájának múltból örökölt aránytalanságait, kedvezőtlen, a fejlődést gátló adottságait, és ugyanakkor eleget kell tenni a gyors ütemű társadalmi-gazdasági fejlődéssel összefüggésben jelentkező új feladatoknak, követelményeknek.

A népgazdasági távlati fejlesztési koncepciójának kidolgozásával kapcsolatos előzetes elképzelések az ország ipari struktúrájának átalakításából, a komplex élelmiszergazdaság, a szolgáltatóipar fejlesztéséből eredő feladatok elvégzésén kívül, az infrastruktúra erőtlen fejlesztésével, kiépítésével számolnak. A feladatok hatékony és maradéktalan teljesítése, a jól megalapozott terület- és településpolitikai koncepció hatékony és következetes megvalósításának egyik fontos feltétele — számos más tényező mellett — a megfelelő gazdasági szabályozó és ösztönző rendszer kialakítása és alkalmazása.

A gazdaságirányítás új rendszerére való áttérés óta bevezetésre került gazdasági szabályozók a negyedik ötéves terv időszakában az elmúlt években szerzett tapasztalatok figyelembevételével részben módosulnak, továbbfejlesz-

tésre kerülnek. Erről a közelmúltban hozott több kormányrendelet intézkedik.

1044/1970. (X. 15.) Korm. sz. határozat a *tanácsok költségvetésének, fejlesztési alapjának szabályozásáról és gazdálkodásuk rendszeréről*; a 31/1970. (XI. 15.) PM sz. rendelet a *városi és községi hozzájárulásról*;

a 34/1970. (XI. 15.) PM—ÉVM—ÁH sz. rendelet az *állami telkek használati és igénybevételi díjáról* szóló 33/1969. (X. 30.) PM—ÉVM—ÁH sz. rendelet módosításáról;

az 1/1970. (XI. 15.) OT—PM sz. rendelete a *központi területfejlesztési alap és a területi iparfejlesztés egyéb szabályozóinak megállapításáról*;

az 1/1970. (XI. 18.) OVH—ÁH sz. rendelkezés a *vízkeszlethasználati díjról*;

a 35/1970. (XI. 24.) PM sz. rendelet a *mezőgazdasági nagyüzemek termelési adójáról*;

a 49/1970. (XII. 6.) Korm. sz. határozat a *tanácsi tervezésnek és a tanácsok területi fejlesztési tervének rendjéről, a tanácsi beruházásokról, a tervgazdasági bizottságokról, valamint a tanácsok gazdasági jellegű koordinációs tevékenységéről*;

a 2/1970. (XII. 6.) OT—PM sz. rendelet a *szolgáltatásfejlesztési alapokról*;

a 43/1970. (XII. 13.) PM—MÉM rendelet a *mezőgazdasági üzemek beruházásainak és termelési tevékenységének támogatásáról*;

a 3/1970. (XII. 18.) OVH—ÁH sz. rendelkezés az *ipari vízfogyasztás rendjéről*;

a 48/1970. (XII. 24.) PM—MÉM rendelet a *kedvezőtlen adottságú termelőszövetkezetek megkülönböztetett támogatásáról*;

az 1/1971. (I. 15.) PM sz. rendelet a *tanácsok költségvetésének, fejlesztési alapjának szabályozásáról és gazdálkodásuk rendszeréről* szóló 1044/1970. (X. 15.) Korm. sz. határozat végrehajtásáról.

A területfejlesztési célkitűzések megvalósítását a *közvetett jellegű szabályozó és ösztönző rendelkezések közül leginkább a következők segíthetik elő*:

- területfejlesztési alap;
- az állami telkek használati és igénybevételi díja;
- a vízkészlethasználati díj;
- az ipari vízfogyasztás rendje.

Területfejlesztési célkitűzések megvalósítását *sokoldalúan segíthetik elő a következő rendelkezések*:

- a tanácsok költségvetésének, fejlesztési alapjának szabályozása és gazdálkodásuk rendszere;
- a mezőgazdasági nagyüzemek termelési adója;
- a szolgáltatásfejlesztési alapok;
- a mezőgazdasági üzemek beruházásainak és termelési tevékenységének támogatása;
- a kedvezőtlen adottságú termelőszövetkezetek megkülönböztetett támogatása.

A gazdasági szabályozás és ösztönzés eszközszerkezete *hatékonyan és hatásosan kapcsolható egybe a következő rendelkezésekkel*

- a beruházások rendje, valamint
- a tanácsi tervezésnek és a tanácsok területi fejlesztési tervezésének rendje stb.

A kormány közelmúltban hozott rendelkezései a negyedik ötéves terv időszakára vonatkoznak. A terület- és településfejlesztési politika megvalósítása azonban nagyobb távlatot ölel fel, annak csupán egyes részfeladatai oldhatók meg a népgazdaság fejlesztésének ötéves időszakait átfogó periódusban. Ebből következően, elengedhetetlenül szükséges — a nagyobb távlatú terület- és településfejlesztési politika célkitűzéseivel és feladataival összhangban — a távlati gazdasági szabályozórendszerrel kapcsolatos elvárások, követelmények meghatározása, elveinek kidolgozása. A továbbiakban erre teszünk javaslatot.

A szabályozó rendszerrel szemben támasztott legfontosabb követelmény, hogy

- olyan *átfogó rendszer* legyen, amely a terület- és a településfejlesztési feladatok minden lényeges időbeli, térbeli és logikai elemére kiterjed;
- az általános, országos szinten érvényesülő szabályozás, közvetett ráhatás tegye lehetővé az egyes területek, települések speciális adottságaitól függő, ahhoz alkalmazkodó, saját, differenciált szabályozók, ösztönzők kialakítását és alkalmazását;
- törekedjék szorosabb kapcsolat kialakítására — a termelőerők fejlesztésének és telepítésének hatékonyabb előmozdítása érdekében — az általános gazdaságpolitikai célok megvalósítását biztosító és elősegítő vagy az egyes ágazatok fejlesztését szolgáló közgazdasági szabályozók és a területi vonatkozású gazdasági szabályozók között.

Az elmúlt években bevezetett, valamint a negyedik ötéves terv időszakában alkalmazásra kerülő gazdasági szabályozók, ösztönzők hatására a fő figyelem az iparfejlesztés—ipartelepítés kérdéseire irányult, ill. irányul. Ez teljes mértékben helyes és következetes álláspont rögzítése, mivel a gazdasági növekedés mai szakaszában a területfejlesztés legfontosabb tényezője az ipar. A népgazdaság hosszabb távú fejlesztési feladatainak sorában az ipar jelentősége nem csökken, sőt a gazdasági, és ezen belül az ipari struktúra várható átalakulása kapcsán tovább nő. Az elmúlt évtizedben az infrastruktúra fejlődése nem érte el a kívánt színvonalat és mértéket. Bár az utóbbi években az infrastruktúra fejlesztésének és kiépítésének folyamata némileg meggyorsult, a vele szemben támasztott követelményeknek azonban nem tud eleget tenni.

Az előzetes távlati népgazdaság-fejlesztési hipotézisek az infrastruktúra erőteljes fejlesztését javasolják, és ezt tekintik az ország gazdasági növekedése egyik fontos feltételének. Ezért a nagyobb távú gazdasági szabályozó rendszer kialakításával szemben támasztható követelmények sorában kell megemlíteni az ipar, a komplex élelmiszergazdaság és az infrastruktúra fejlesztésének együttes kezelését, az e célt szolgáló

feladatok meghatározásának és megvalósításának teljes összhangját. Ezt a körülményt is a gazdasági szabályozó rendszerrel szemben támasztott követelmények egyikének tekinthetjük.

*

A gazdaságirányítás új rendszerére való áttérés óta alkalmazott gazdasági szabályozók és ösztönzők hatása preferenciális és diszpreferenciális vonatkozásban Budapest térségében, a széntermelés csökkentése következtében érintett területeken és az ipari fejlődésben elmaradt megyékben érvényesül.

A gazdasági jellegű szabályozó rendszer továbbfejlesztésével kapcsolatos követelmény — mint már említettük —, hogy az átfogó jellegű legyen és az ország egyes területeinek sajátosságait messzemenően vegye figyelembe. E kettős követelményből kiindulva, a gazdasági jellegű szabályozó rendszer hatékony működése érdekében, az országon belül a következő típusú területeket különböztethetjük meg:

- a szelektív fejlesztés területei;
- az energiahordozók szerkezetében végbe menő változás kapcsán érintett területek;
- dinamikus iparosodó területek;
- iparilag gyengén vagy kevésbé fejlett területek;
- azok a területek, amelyek gazdasági struktúrájában a jövőben is a mezőgazdasági termelés játszik meghatározó szerepet;
- nagy vízigényű iparok elhelyezésére alkalmas területek;
- a tömeges üdülés, gyógykezelés céljaira szolgáló területek.

Az egyes területtípusok lehatárolását, valamint a gazdasági szabályozó rendszer alkalmazásával megoldást igénylő regionális területfejlesztési feladatoknak rövid jellemzését a következőkben foglaljuk össze.

A *szelektív fejlesztés területei* közé célszerű sorolni

- a budapesti agglomerációt;
- vidéki nagyvárosainkat (Miskolc, Pécs, Szeged, Debrecen, Győr), valamint a velük agglomerálódó települések övezetét;
- az ország azon területeit, amelyek a nemzeti múlt, az ország kultúrája szempontjából kimagasló értéket jelentenek.

A szelektív fejlesztés feladatai természetesen eltérő, sajátos jellegűek az egyes területeken, településeken; a legnagyobb jelentőségű ebből a szempontból a főváros térsége.

A *budapesti agglomerációban* a szelektív fejlesztés a következő regionális gazdaságfejlesztési feladatokat veti fel, ill. a következő fejlesztési irányt célszerű követni.

Az ipari struktúra olyan jellegű fokozatos átalakítása, amely a város fejlett infrastrukturális hátterét, a tudományos és a műszaki bázist, a munkaerő magasabb szakképzettségét, műszaki

és technológiai kultúráját és számos más tényezőt mérlegelve, a progresszív iparágak hatékony és sokoldalú fejlődését segíti elő. A mai ismeretek birtokában még nincs lehetőség annak egyértelmű megítélésére, hogy a város jelenlegi ipari struktúrájának mely ágai tekinthetők — a város gazdasági növekedésének feltételei, a munkaerőhelyzet hosszú távon várható alakulása, az infrastruktúra állapota, rekonstrukciójának és fejlesztésének lehetőségei stb. szempontjából — a szelektív ipari fejlesztés kiemelt területeinek. A közelmúltban e tárgyban készült tanulmányok a híradástechnika, a műszeripar, a számítógépgyártás és a gyógyszeripar prioritására utalnak a főváros szelektív ipari fejlesztésével kapcsolatosan.

A szelektív fejlesztés másik vonatkozása a fővárosnak az ország más területeihez, elsősorban nagyvárosainkhoz viszonyított egyoldalúan kiemelkedő kulturális-tudományos szerepkörével kapcsolatosan jelentkezik. A tudományos és a kulturális intézmények egy része közvetlenül nem kapcsolódik a fővároshoz: ez vonatkozik több felsőfokú és középfokú oktatási intézményre, tudományos—kutató szervezetre, intézetre. Ugyanakkor szükséges arra is rámutatni, hogy az ország gazdaságának kialakult térszerkezete (termelés—forgalmazás—fogyasztás szempontjából), a közlekedéshálózat rendszere nem teszi lehetővé belátható időn belül nem kevés számú intézmény kitelepülését a fővárosból az ország más területeire. E vonatkozásban igen sokoldalú felmérő, elemző és értékelő munkát kell elvégezni, hogy egyértelműen megállapítható legyen — a fokozatosság elvének messzemenő érvényesítésével — a fővárosban nélkülözhető intézmények köre.

Az ipari struktúra progresszív irányú átalakítása, a fővárosi tudományos és kulturális potenciál fokozatos csökkentésének, ill. az ország más területein történő ellensúlyozásának szükségessége az infrastruktúra fejlesztésében is szelektív politikát igényel. Ez sokirányú lehet: megnyilvánulhat a tömeges lakásépítés céljaira szolgáló területek hatékonyabb felhasználásában, a közösségi intézmények koncentráltan szervezett telepítésében, a közmű- és a közlekedéshálózat fejlesztésében.

A fővárosi térségben folytatandó szelektív fejlesztési politika egyik fontos eleme az állandóan növekvő területi igények kielégítése, a területtel való ésszerű gazdálkodás. Ez a főváros fejlesztésének mindjobban központi kérdésévé válik. A jogi érvényű, hatósági szabályozás erősítése mellett csak a gazdasági szabályozóeszközök széles körű alkalmazása biztosíthatja a racionális területgazdálkodás feltételeit.

A vidéki nagyvárosok mai társadalmi-gazdasági fejlődése, és annak várható jövőbeni kibontakozása az ipar és az infrastruktúra fejlesztése vonatkozásában a budapesti agglomerá-

ció fejlődésének tendenciáival, problémáival azonos vonásokat mutat. Ehhez járulnak még e városoknak sajátos belső helyzetükből fakadó problémái: a demográfiai helyzet várható alakulása és annak kihatása a munkерőmérlegre, a városok további területi terjeszkedésének topográfiai nehézségei és akadályai, vízellátási nehézségek stb.

A budapesti agglomerációval szemben teljesen eltérő jellegű intézkedéseket, ill. szabályozókat igényel a nagyvárosok tudományos és kulturális bázisának erőteljesebb és sokoldalúbb fejlesztése. Hasonló jellegű probléma azonban e városok fejlesztésénél is a beépítésre alkalmas területek hatékonyabb felhasználása, illetőleg igénybevétele.

A szelektív fejlesztési politika lényege az ipar fejlesztése. Ezekben a városokban is olyan ipari struktúra kialakítására célszerű törekedni, amely a helyi feltételekhez és adottságokhoz leginkább alkalmazkodó néhány progresszív iparág kiemelt fejlődését biztosítaná. A mai ipari struktúra progresszív irányú átalakítása érdekében sokoldalúan mérlegelendő a távlati iparfejlesztési tervekben szereplő néhány ágazat — mint például a számítógépgyártás, a híradástechnika, a gépgyártás, a könnyűipar speciális ágai, a gyógyszeripar stb. — e városokban való fejlesztése, új termelő kapacitások létrehozása telepítés útján.

Az országnak azok a városai, amelyek nemzeti múltunk, népünk kultúrája szempontjából kimagasló értékűek, külön problémát jelentenek. Sárospatak, Esztergom, Sopron, Kőszeg sorolhatók elsősorban ide. E városok fejlesztésében — akár a meglévő ipari struktúra továbbfejlesztésében vagy átalakításában, akár új üzemek telepítésében — az infrastruktúra fejlesztése során szelektív elveket kell alkalmazni. A jogi, hatósági szabályozást az anyagi ráhatás eszközeivel kell kiegészíteni. A városok történelmileg kialakult kulturális, tudományos arculatának megfelelő intézmények létesítése és a fővárosból kitelepíthetőek itteni elhelyezkedése kapcsán a szelektív jellegű gazdasági ösztönzők alkalmazása igen célszerű.

Az energiahordozók szerkezetében a szénhidrogének és más progresszív energiafajták javára végbemenő változás hazánk majdnem mindegyik szénmedencéjét — bizonyos fáziseltolódással — érinti. Mindenekelőtt a nógrádi, a borsodi és a Putnok—Ózd térségében fekvő szénbányák termelésének csökkentésével, ill. visszafejlesztésével kell számolni. Később a várpalotai térséget, majd 1980 körül Dorog—Tatabánya szénbányáit érinti az energiahordozók struktúrájában végbemenő változás.

A szénbányászat 1970-re előirányzott termelési terve 27,8 millió tonna: ebből 2,5 millió tonna szenet külfejtéssel bányásznak majd. A negyedik ötéves terv utolsó évének termelési terve 26 millió tonna szén felszínre hozásával szá-

mol: ebből a mennyiségből 18 millió tonna mélyművelés útján kerül kitermelésre. Míg 1970-ben a szénbányászatban foglalkoztatott dolgozók száma 82 ezer munkás és 16 ezer alkalmazott, a becslések 1975-re 55—60 ezer munkással és 15 ezer alkalmazottal számolnak. A széntermelés csökkentésével, majd visszafejlesztésével jelentkező problémák elsőként a felszabaduló munkaerő foglalkoztatási gondjainak megoldását jelentik. Amilyen mértékben a széntermelés visszafejlődik, úgy kell a megfelelő intézkedéseket kidolgozni e területek gazdasági — ezen belül ipari — struktúrájának tervszerű és fokozatos átalakítására.

A negyedik ötéves terv időszakában elégségesnek tűnnek azok a korábban e tárgyban készült tanulmányunkban javasolt intézkedések (az ipar-telepítés, területfejlesztés szabályozó rendszere, 1969), amelyek a MSZMP KB Gazdaságpolitikai Osztályának irányításával készült összefoglaló jelentésben is szerepelnek. Röviden megismételjük ezeket:

- az állami beruházási tervekben szereplő, a gazdasági és ipari struktúrát meghatározó nagy- és középüzemek telepítése;
- vállalati elhatározások alapján a fejlesztési alap terhére újonnan létesülő, illetve a meglévők bázisán fejlődő ipartelemek;
- új kisipari szövetkezetek, helyi ipari üzemek telepítése, a meglévők fejlesztése;
- a mező- és erdőgazdasági üzemek melléktevékenységének fejlesztése;
- a fővárosból kitelepítésre kerülő üzemeknek e térségekben történő elhelyezése.

A hetvenes évek második felében azonban hozzá kell kezdeni azoknak a komplex gazdaságfejlesztési intézkedéseknek a kidolgozásához, majd megvalósításához, amelyek a bányavidékek mai struktúrájának átfogó és hosszútávú megújítását, átalakítását biztosítják.

Az elmúlt évtizedben, a vidék iparosítására hozott párt- és kormányhatározatok eredményeképpen a hagyományos szénkitermelő és az arra települt alapanyaggyártó ipari körzetek mellett *jelentős ipari fejlődés* ment végbe az ország több megyéjében (pl. Csongrád, Győr-Sopron, Vas, Zala megye). Ezeken a területeken korábban alacsony volt az ipar fejlettségi színvonala, de a jól átgondolt, területileg megfelelő módon koncentrált telepítések és fejlesztések hatására jelentős ipari potenciál alakult ki bennük. Az iparosításban elért eredmények mellett azonban számos probléma és negatív vonás is észlelhető e megyék gazdasági fejlődésében, az ipari struktúra továbbfejlesztésében. A fejlesztések, új telepítések jelentősen hozzájárultak a foglalkoztatási gondok megoldásához; ez igen kedvező körülmény.

Kedvezőtlen azonban, hogy rendszerint alacsonyabb színvonalú és egyben kisebb szakképzettséget kívánó ipar honosodott meg. Az ipar

technikai fejlettségi színvonala alacsony, a villamosenergia-fogyasztás csekély. A közvetlen termelési rendeltetésű infrastruktúra fejlesztésére — érthetően — csak kismértékben került sor.

E területek további gazdasági és ipari fejlesztése a gazdasági szabályozó rendszer differenciált alkalmazását teszi szükségessé. Ennek révén fő célkitűzésként azt kell elérni, hogy az extenzív fejlesztés alapján kialakult iparszerkezet intenzív irányba fejlődjék; az ipar szférájába bevont munkaerő hasznosítása minél hatékonyabb legyen, és ennek eredményeként nőjön a munka termelékenysége. Általában pedig a munkaerő-gazdálkodás olyan helyi, illetőleg regionális feltételei alakuljanak ki, amelyek a terület gazdasági növekedése támasztotta követelményeknek leginkább megfelelnek. Az ipari struktúra átalakításával, fejlesztésével együtt, azzal összhangban kell elősegíteni a komplex élelmiszer-gazdaság fejlődését.

Az elmúlt években kifejtett sokoldalú erőfeszítések ellenére az ország területének egy része *iparilag gyengén, vagy kevésbé fejlett*. A megyék e csoportjához sorolható Szabolcs-Szatmár, Somogy, Békés, Hajdú-Bihar, Tolna, Szolnok és Bács-Kiskun megye. A felsorolt megyék közül különösen Szabolcs-Szatmár, Somogy és Békés további gazdasági fejlődése szempontjából meghatározó jelentőségű az iparfejlesztés—ipartelepítés.

Ezekon a területeken a gazdasági növekedés meggyorsítása érdekében a legcélravezetőbb gazdasági szabályozók és ösztönzők kiválasztásakor és hatékony alkalmazásakor a következőkre kell tekintettel lenni:

Az iparfejlesztést—ipartelepítést még sok vonatkozásban társadalompolitikai megfontolások indokolják. A foglalkozási struktúrát még a mezőgazdaságban foglalkoztatott népesség magas aránya határozza meg. A helyi (illetőleg a megyén belüli) munkalehetőségek jelenleg még nem tudják kielégíteni a velük szemben támasztott mennyiségi, illetve „választéki” igényeket. Ez az iparilag gyengén vagy kevésbé fejlett vidéki területek iparosításának tapasztalatai alapján azt jelenti, hogy az iparosítás extenzív útjának a lehetőségei a nagyobbak az ipar intenzív fejlesztésével szemben. Ezért célszerű lenne differenciált szabályozó és ösztönző rendszer alkalmazására törekedni ezeken a területeken, amely a társadalompolitikailag szükséges mérvű iparosítást messzemenően egybekapcsolja egy intenzív jellegű progresszív, dinamikus fejlődő iparágakból álló ipari struktúra kialakítására irányuló célkitűzésekkel.

Az ipar fejlesztése mellett a vonatkozó területek gazdasági növekedését meghatározó feltételek sorában azonos súlyú a mezőgazdaság, ill. a komplex élelmiszer-gazdaság sokoldalú fejlesztésének feladata. Ennek révén enyhíthetők a foglalkoztatottsági gondok, a személyi jöve-

delmi színvonal emelhető, ill. a meglévő különbségek közelíthetők, s ugyanakkor az iparosítás háttere alakítható ki. Különösen nagy lehetőségei vannak a jövőbeni gazdasági és területi struktúra fejlesztésének a mezőgazdasági területeken, azoknak részben idegenforgalmi célú hasznosítása szempontjából. Az e vonatkozásban tárgyalt megyék egy részénél (például Somogy megyében, s nem a Balaton-parti fekvésből származó adottságok miatt) az idegenforgalom komolyan veendő lehetőség, amely elősegítheti a mezőgazdasági struktúra megjavítását.

Az iparilag gyengén vagy kevéssé fejlett területek gyorsabb gazdasági felemelkedésének egyik gátló tényezője az alacsony színvonalú infrastrukturális ellátottság. Az ipar és a mezőgazdaság jövőbeni sokoldalú és hatékony fejlesztése — sok más egyéb tényező mellett — attól függ, sikerül-e meggyorsítani e területek infrastrukturális fejlesztését. A fejlesztés fontos feltétele az e célú beruházások megfelelő koncentrációja, az adott területek település-hálózat-fejlesztési koncepciójával összhangban.

Az ország egyes vidékeinek gazdasági struktúrájában a jövőben is a mezőgazdasági termelés fog meghatározó szerepet betölteni. Az *agrárvidékek* területfejlesztési problémái bonyolultak, a szabályozók differenciált kidolgozását és alkalmazását igénylik.

Az agrárvidék, mint összefoglaló területtípus — a fejlesztési feladatok és célok jellegétől függően — tovább differenciálódik. Sajátos, eltérő vonásokat mutatnak az alacsony színvonalú mezőgazdasági területek, az átlagos, vagy azt meghaladó színvonalú agrárvidékek, a nagyvárosok, városi agglomerációk körül fekvő mezőgazdasági területek fejlesztési problémái.

A területfejlesztés szempontjából a legproblematisabbak az alacsony színvonalú mezőgazdasági területek. E területek gazdasági fejlődését a társadalom szükségleteinek kielégítése, a területen élő népesség foglalkoztatása (eltartása), valamint a népgazdasági hatékonyság megfelelő alakulása határozza meg.

Az alacsony színvonalú mezőgazdasági területek átgondolt — a társadalompolitikai célokat és a hatékonysági követelményeket egyaránt respektáló — fejlesztése jól megalapozott regionális gazdasági intézkedéseket igényel. Ezek között említhetjük a következőket:

- a sajátos gazdálkodási igényeknek és módszereknek az ismerete és alkalmazása a nagyüzemekben és a nem nagyüzemi termelés körében;
- a tudomány jelenleginél nagyobb segítsége elsősorban a tájhoz igazodó növény- és állatfajták előállításával, ill. elterjesztésével, valamint termelési módszerek ajánlásával;
- a termelési szerkezet és ezzel együtt a mű-

velési ágak arányainak a megváltoztatása, figyelemmel arra, hogy a művelési ágak megváltoztatása alapos elemzést, gondos előkészítést és megfelelő átmenetet igényel;

- a gyümölcsösök (gesztenye, mandula, szórt elhelyezésben, legelővel kombinált dióültetvény, talajvédelmet is szolgáló bokor és sövény gyümölcsös, gyógynövények) és az erdők szakszerű telepítése;
- a szántóhasznosításban a kalászosok, szalastakarmányok és a burgonya termelése;
- a takarmánytermeléshez igazodó állattartás, tehát szarvasmarha-tenyésztés, ill. növendékmarha-tartás;
- a nagyüzemi érdekeltség kiterjesztése a háztáji termelésre — szervezeti, jogi előkészítés után — a háztáji üzemág kialakítása;
- a sajátos feltételekhez igazodó anyagi—műszaki ellátás, gép- és eszközválaszték.

A mezőgazdasági termelés szempontjából kedvezőtlen termelőhelyi adottságok rendszerint az ipartelepítésnek sem kedveznek (víz- és energiahiány stb.). Ezért ezen területek fejlődésének meggyorsítását — kielégítő életkörülmények megteremtését — szolgálhatja a kiegészítő — melléküzemági — tevékenység, az adottságokat hasznosító, de főleg a bedolgozó rendszeren alapuló decentralizált ipartelepítés.

Az agrárvidékek sajátos fejlesztési problémái között eltérő jellegű feladatokat jelentenek az átlagos vagy azt meghaladó színvonalú agrárvidékek és a városkörnyéki övezetek.

Az előbbinél a regionális gazdaságfejlesztési feladatok hármass vonatkozásban jelentkeznek, és a differenciált szabályozó rendszer kialakításával, illetve alkalmazásával három célkitűzést kell elérni mégpedig: a mezőgazdasági munkaerő komplex hasznosítása a csúcsidején kívüli időszakokban, a komplex élelmiszer-gazdaság fejlesztése, a mezőgazdasági termelő célú infrastruktúra kiépítése és rendszeres modernizálása.

A nagyvárosok, városi agglomerációk körül fekvő mezőgazdasági területek fejlesztési problémáinak nagy része lényegében az előbbieken felsoroltakkal megegyezik. A regionális gazdaságfejlesztési feladatok sorában említhető még az a követelmény, hogy ezek a mezőgazdasági területek biztosítsák a városok, városi agglomerációk lakosságának minél nagyobb mértékű ellátását friss, a nagyobb szállítást nehezen elviselő, gyorsan romló termékekkel.

A *nagy vízigényes iparok* elhelyezésére alkalmas területek országon belüli szűkössége megköveteli, hogy a Duna, a Tisza és a Dráva mentén ilyen célokra alkalmas területek „szabadon maradjanak” a központi, állami erőből megvalósításra kerülő új ipari létesítmények elhelyezésére. A területfejlesztés szabályozó rendszere

ebben az esetben kettős jellegű: adminisztratív — jogi és az azt kiegészítő gazdasági szabályozó, ill. ösztönző indítékú.

Az ország gazdasági életében mind nagyobb jelentőségű a nemzetközi *idegenforgalom* és a belső vendégforgalom. Az állandóan emelkedő mennyiségi feladatok és a mind magasabb minőségi szinten jelentkező igények és elvárások a területfejlesztés vonatkozásában is a tennivalók sokaságát jelentik. Földrajzilag, adottságaik alapján a Balaton, Velencei-tó, a Dunakanyar, a Mátra—Bükk vidéke, a nyugat-dunántúli idegenforgalmi tájegység, valamint Harkány, Hajdúszoboszló, Hévíz fejlesztése képezi a feladatok derékhatát.

A tömeges üdülés, gyógykezelés céljaira szolgáló területek hatékonyabb fejlesztését elősegítő gazdasági jellegű szabályozó rendszer alkalmazását az alábbi feladatok megoldására kívánatos orientálni:

- a mai gyakorlattal szemben az üdülő- és gyógyhelyek racionálisabb területfelhasználásának és területgazdálkodásának biztosítása;
- az infrastruktúra kiépítésében és fejlesztésében, a területek előkészítésében térben és időben koncentráltabb és következetesebb gyakorlat feltételeinek megteremtése és alkalmazása;
- az építési—szervezési, a karbantartási és felújítási tevékenység ipari bázisának megteremtése.

A gazdasági szabályozó rendszer kidolgozását, alkalmazásának lehetőségeit és feltételeit — az ország egyes területeinek sajátos fejlesztési feladatain és problémáin kívül — meghatározóan befolyásolja az ágazatoknak a szabályozókkal szembeni érzékenysége.

A gazdasági szabályozók és ösztönzők eddigi alkalmazásának tapasztalatai arra utalnak, hogy az ipar, a mezőgazdaság, ill. a komplex élelmiszergazdaság és a szolgáltatóipar, ill. annak egyes ágai eltérő, gyakran egymással ellentétes módon reagálnak a szabályozókra. A szabályozó rendszerrel szemben érzékenység a legpregnánssabban az iparban és a szolgáltatóiparban észlelhető.

A tárgyalt három ágazat területi struktúrájának alakulására, fejlődésére nagyobb a közgazdasági szabályozók hatása. A közvetett területi jellegű szabályozók és ösztönzők hatása az ágazatok térbeli orientálódásának az érzékenységeire az előbbiekkal szemben részben szűkebb szférában, részben pedig közvetve, áttételeken keresztül érvényesül.

A továbbiakban arra igyekszünk feleletet kapni, hogy az egyes ágazatok területi elhelyezkedését meghatározó telepítési tényezők közül melyek reagálnak a legérzékenyebben a gazdasági szabályozó rendszerrel szemben.

Az ipar vonatkozásában a *feldolgozó ipar*

ágazatait tárgyaljuk. A *kitermelő ipar* — az ásványi és bányakincsek földrajzi elhelyezkedése következtében — helyhez kötött: az energiahordozók arányainak alakulását, a kitermelés nagyságát alapjaiban gazdaságpolitikai megfontolások határozzák meg, számos ezzel kapcsolatos tényező figyelembevételével (a szükséglet fogyasztók szerinti alakulása, árpolitikai megfontolások stb.). A bauxit és az egyéb ásványi kincsek iparszerű kitermelését — az energiahordozókhoz hasonlóan — az általános gazdaságfejlesztési célkitűzések, hosszabb lejáratú tervek határozzák meg.

A kitermelő körzetek — hazai vonatkozásban ezek elsősorban a széntermelő körzetek — regionális fejlesztési problémái (gazdaságfejlesztési vonatkozásban: az infrastruktúra kiépítése, fejlesztése stb.) a szabályozó rendszerrel csak a területi egységek egészén keresztül befolyásolható. Erre a korábbiakban már részletesen kitérünk.

A feldolgozó iparon belül a gépipari, vegyipari, könnyűipari és az építőanyag- és építőelemgyártó ipari üzemek telephelyválasztásának a szabályozó rendszerrel szembeni érzékenységét vizsgáljuk.

A *gépipari üzemek* telephely-választására a műszaki fejlesztés követelményei, a termelés szakosítása, a minél szélesebb körű kooperáció kialakítására irányuló igények az általános érvényű tényezők. A telepítést konkrétan meghatározó tényezők:

— a nyersanyag és félkész termékek forrásai, ill. lelőhelyei;

— az energiaellátás lehetőségei;

— a közlekedési-szállítási kapcsolatok fejlettségének színvonala, fejlesztési lehetőségei;

— a szabad munkaerőforrás általában, különösen pedig a szakemberállomány megléte és a szakemberképzés lehetőségei;

— a települések infrastrukturális ellátottsági színvonala;

— a települések bizonyos műszaki fejlettségi „háttere”, színvonala.

A gépipar általában nem igényli a termelés koncentrálását egy városban, egy ipari központban: a gépipari üzemek fejlesztése, elhelyezése során a decentralizált telepítési elv viszonylag széleskörűen alkalmazható.

A gépipari üzemek telepítésekor ágazati szempontból különösen a szabad munkaerőforrásnak, a települések infrastrukturális ellátottsági színvonalának van meghatározó szerepe a telephelyválasztás eldöntésében. Ha ilyen vonatkozásban a szabályozók alkalmazása révén kedvező telephelyválasztási feltételek ajánlhatók, úgy ez az adott település értékét az üzem fogadása szempontjából növeli.

A *vegyiipari üzemek* telephely-választására a tényezők sokasága hat, mint:

— a természeti-földrajzi környezet adottságai: nyersanyagforrás, természetes vízfo-

lyás, domborzati viszonyok, a keletkezett szennyvizek elvezetésének és ártalmatlan-ná tételének feltételei stb.;

- a társadalmi-gazdasági környezet feltételei és körülményei: szabad munkaerőforrás, szakmunkásállomány, műszaki—tudományos káderek megléte, fogyasztópiac igénye, termelési kooperációs és kombinációs kapcsolatok kialakult színvonala és fejlesztési lehetőségei stb.;
- a műszaki és technológiai feltételek között említendő a települések infrastrukturális ellátottsági színvonala, a közlekedési-szállítási kapcsolatok és azok fejlesztési lehetősége (vasúti, közúti és vízi szállítás), az üzemek káros hatása elleni védekezés feltételei és lehetőségei stb.

A vegyipari üzemek telephely-választása a szabályozó rendszer oldaláról ágazati szempontból is több vonatkozásban érzékenyvé tehető. A víz elsősorban az a tényező, amelyen keresztül a vegyipari üzemek telephely-választása megfogható. Mint arra már korábban rámutattunk, a vegyipari üzemek nagy vízigényességük folytán, lényegében az ország három nagy vízfolyása mellé orientálódhatnak. Jogi és adminisztratív jellegű döntések mellett a gazdasági eszközök kombinált alkalmazása segíti elő a kedvezőbb telephelyválasztást.

A vegyipari üzemek beruházásigényessége igen nagy, és ez nemcsak a gépi és a technológiai berendezések, felszerelések, a termelési rendeltetésű épületek vonatkozásában jelentkezik. A termelést közvetlenül ellátó, kiszolgáló infrastruktúra kiépítése, illetőleg a meglévő fejlesztése szintén jelentős összegeket igényel. A telephely-orientáció ebben a vonatkozásban is sokoldalúan befolyásolhatja a szabályozók alkalmazása: elősegítheti egyrészt a meglévő infrastruktúra hatékonyabb hasznosítását, másrészt gazdaságosabb telephely-választásra ösztönözhet az infrastruktúra kiépítése szempontjából.

A könnyűipari üzemek telepítési tényezői közül a szabályozó rendszer „érzékenysége” szempontjából „a szabad munkaerő” (jelentős mértékben női munkaerő) jöhet a legnagyobb mértékben számításba. Szerepe van a település infrastruktúrájának is olyan vonatkozásban, hogy az hogyan segítheti elő új könnyűipari üzemek létrejöttét, a meglévők fejlesztését.

Könnyűipari üzemek telepítésekor a szabályozó jellegének megválasztása és az alkalmazás feltétele segítse elő a rendelkezésre álló munkaerő hatékony hasznosítását, a szakmunkás-képzés feltételeinek gyorsabb megteremtését és biztosítását.

A könnyűipari üzemekben foglalkoztatottak jelentős része, sok esetben többsége nő. A nők munkába állításának egyik feltétele, hogy kellő számú és befogadóképességű gyermekintézmé-

nyek (bölcsőde, óvoda) álljon rendelkezésre. Az üzem általában a tanácstól várja ennek a megoldását, a tanácsnak pedig — pénzügyi erőforrásainak szűkösége folytán — erre nincs lehetősége. Ezért a gazdasági ráhatás alkalmazandó eszközei között az új könnyűipari üzemek telepítésénél, ill. a nagyobb létszámfejlesztéssel járó bővítéseknél erre tekintettel kell lenni.

Az építőanyag- és az épületelem-gyártó ipari üzemek telepítését lényegében három, egymással szoros összefüggésben álló tényező, a nyersanyagforrás, a fogyasztók köre, igényei és a felhasználás helye, valamint a szállítási távolság határozza meg.

Az általános érvényű közgazdasági szabályozók mellett a közvetett területi vonatkozású gazdasági jellegű ráhatás a felhasználás — az áruválaszték — körének bővülését elősegítő ösztönzésben és a szállítási távolság csökkentésében jelentkezhet. (Például házigyári termékek hasznosítása nemcsak az állami és a szövetkezeti lakásépítés területén, hanem a lakásépítés egyéb területein is stb.)

A komplex élelmiszer-gazdaság fejlődésében a területfejlesztési célkitűzések megvalósítását elősegítő szabályozó rendszer alkalmazásának „érzékenysége” kétoldalú.

Egyrészt, a természeti-földrajzi adottságok hatékonyabb és komplexebb hasznosítását segítheti elő a mezőgazdasági termelés érdekében, másrészt jelentős szerepe lehet a komplex élelmiszer-gazdaság fejlődését meghatározó társadalmi-gazdasági feltételek kialakításában és fejlesztésében.

A komplex élelmiszer-gazdaság fejlesztésében a gazdaságpolitikai célok eléréséhez az általános érvényű közgazdasági szabályozók mellett a területi jellegű ráhatás és ösztönzés szférája lehet: a munkaerő hatékonyabb — folyamatos — foglalkoztatásának elősegítése a mezőgazdasági termelés—feldolgozás—tartósítás—tárolás—forgalmazás egész folyamatában, a mezőgazdasági termelés infrastruktúrájának kiépítése, fejlesztésének elősegítése. Ez több vonatkozásban összekapcsolható a mezőgazdasági népesség települési, ellátottsági problémáinak megoldásával. (Pl.: mezőgazdasági üzemi központok és a lakótelepek közös víz- és energiaellátása, útépítés, a tanyai lakosság lakásépítési és közintézményellátási problémái stb.)

A szolgáltatóipar mai viszonylagos elmaradottságának felszámolásában és fejlődésének meggyorsításában a gazdasági ráhatás és ösztönzés jelentős szerepet tölthet be.

A komplex élelmiszer-gazdasághoz hasonlóan, itt is két területen látszik célszerűnek az ösztönző eszközök alkalmazása: a munkaerőforgalom olyan irányításában, amely a szolgáltatóipar fejlesztésének létszámigényét fedezni képes és a szolgáltatóipar fejlesztését szolgáló anyagi erőforrások koncentráltabb és hatékonyabb felhasználását biztosítja.

A munkaerővel való jobb ellátottság — amely a szolgáltatóipar fejlesztésének alapkérdése — elősegítését számos gazdasági jellegű intézkedés szolgálhatja, mint például a női dolgozók csökkentett munkaidőben történő foglalkoztatása, a nyugdíjasok szélesebb körben történő bevonása, az ipari termelészövetkezeteknél szolgáltatóipari tevékenység szervezése a tényleges igényeknek megfelelően (nem pedig „tessék-lássék módjára”) stb.

Az anyagi erőforrások koncentráltabb és hatékonyabb felhasználását segíthetik elő olyan intézkedések mint pl.: a szolgáltatóipar fejlesztésének kiemelt kezelése a tanácsok részéről — az ipar progresszív ágaihoz hasonlóan — azokon a területeken, ahol különösen kirívó az elmaradottság, a kommunális adó (ill. új elnevezésében város- és községfejlesztési hozzájárulás), telekigénybevételi és telekhasználati díjak stb. terhére megfelelő alap képzése, a termelő beruházások 2—4%-os megadóztatása, s ennek az összegnek az adott terület szolgáltatóipara fejlesztési céljaira való felhasználása.

A fentiekben az ország területi egységeinek fejlesztési problémáit abból a szempontból vizsgáltuk, hogy a közvetett, gazdasági jellegű szabályozó rendszer területileg differenciált alkalmazása milyen vonatkozásban segítheti elő a gazdasági területfejlesztési feladatok hatékonyabb megoldását. A továbbiakban ezt a kérdést az egyes ágazatoknak a szabályozó rendszerrel szembeni érzékenysége oldaláról is tárgyaltuk. E helyütt a települések fejlesztésének a szabályozó rendszerrel kapcsolatos elvárásaira térünk ki.

Településeink az infrastrukturális ellátottság vonatkozásában elmaradott állapotban vannak és sem a korszerű lakótelepek, sem a fejlett ipar infrastrukturális igényeit ma még nem elégítik ki.

A települések a jelen szakaszban új fejlesztési problémát jelentenek: az eddigi spontán növekedés helyett tervszerű beavatkozást igényelnek a művi szerkezet formálásában, az infrastrukturális ellátottság színvonalának emelésében. Most kell lerakni az alapjait a korszerű út- és közműhálózatra épülő településszerkezetnek. Ez komplex gazdasági, szervezési és műszaki feladatokat jelent.

A településfejlesztés gazdasági szabályozó rendszerrel szembeni érzékenysége jelentkezik, illetőleg jelentkezik a közművesítés fejlesztésében, a beépítésre alkalmas területek intenzívebb beépítésére irányuló törekvésben, a meglévő telkek jobb hasznosításában, a közintézmények koncentráltabb telepítésében és tömbösített formában történő megépítésében.

A hatékonyabb településfejlesztés érdekében a már bevezetett szabályozók és ösztönzők következetesebb alkalmazását kell elérni, ill. a fentiekben felsorolt fejlesztési célok megvalósítását

szolgáló új szabályozók és ösztönzők kidolgozását és bevezetését kell biztosítani.

A hosszútávú terület és településfejlesztési célkitűzések hatékony megvalósítását a következő közvetett jellegű szabályozók segíthetik elő:

Kommunális adó: ill. az új rendelkezésnek megfelelő elnevezéssel *város- és községfejlesztési hozzájárulás*. Alkalmazás alatt álló szabályozóeszköz. Módosításra szorul: az egyes területi típusokban differenciáltan kellene megállapítani a hozzájárulás mértékét a mai, generálisan az egész országra meghatározott kvótával szemben. A szelektív fejlesztés területeire a legmagasabb, az iparilag gyengén vagy kevésbé fejlett területeken a mai szinten, vagy attól némileg alacsonyabb hozzájárulási mértékét kellene megállapítani.

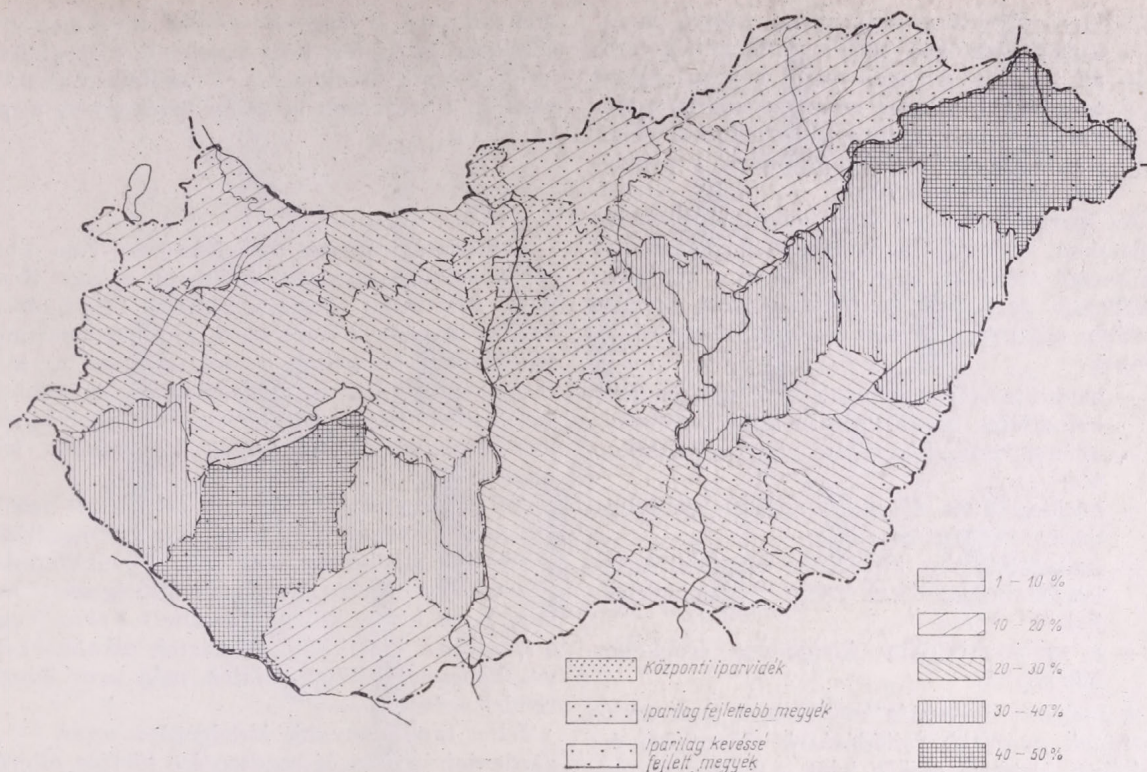
A telekhasználati és telek-igénybevételi díj alkalmazás alatt álló szabályozóeszköz. Rendszeres és szisztematikus felülvizsgálatra és módosításra szorul településenként, ill. településen belül övezetenként, a mindenkori telekforgalmi áráktól függően. Minden területi igényvel fellelő beruházás esetében a differenciált összegű hozzájárulás következetes alkalmazása racionálisabb területgazdálkodást eredményez.

A földár, földjáraadék és a földadó területi differenciálása. A későbbiekben szükséges a 38/1970. (X. 17.) sz. kormányrendelet továbbfejlesztése és kiegészítése. Érzékenységi hatása kettős; területi és ágazati vonatkozásban egyaránt jelentkezik. Az egyes területi típusok sajátos fejlesztési feladataitól függően differenciált alkalmazást igényel: *területi preferencia* a negyedik ötéves tervidőszakban a központi területfejlesztési alap keretében a támogatott területek iparfejlesztési alapja, a szénbányászati területek ipari szerkezetének változtatására szolgáló alap és a fővárosi iparkitelepítési alap formájában érvényesül.

A földár, -járaadék és -adó differenciálása a gazdaságfejlesztési feladatok támogatásának egyik legcélszerűbb formája. Továbbfejlesztésre és bővítésre szorul. Differenciált formában alkalmazandó az energiahordozók szerkezetében végbemenő változás kapcsán érintett területeken, a dinamikus iparosodó területeken iparilag gyengén, vagy kevésbé fejlett területeken.

Célszerűnek látszik a területi preferenciák nyújtásának szabályozó rendszerét kidolgozni és bevezetni azokon a területeken, ahol a gazdasági struktúrában a jövőben is a mezőgazdasági termelésnek van meghatározó szerepe, valamint a tömeges üdülés, gyógykezelés céljaira alkalmas területeken.

Ingázók utazási költség hozzájárulása. Jelenleg már intézkedés szabályozza a vállalatoknak az ingázók utazási költségeihez való hozzájárulását. Célszerű lenne ennek a szabályozónak differenciáltabb és következetesebb alkalmazása.



1. ábra. A szocialista iparban foglalkoztatottak számának növekedése (1967—1969)

A szelektív fejlesztés területein a hozzájárulást ténylegesen a vállalatok viselik, ugyanakkor az iparilag gyengén vagy kevésbé fejlett területeken a fejlesztés, ill. telepítés útján létesített új kapacitás üzembe helyezésétől számított öt éven keresztül az ingázók utazási költségeihez való hozzájárulás a vállalatokat, a helyi és a megyei tanácsot ne terhelje.

Az ország gazdasági térszerkezetében az aránytalanságok mérséklése, majd fokozatos kiküszöbölése érdekében *preferenciális jelleggel* az energiahordozók szerkezetében végbemenő változás kapcsán érintett területeken, a dinamikus iparosodó területeken, az iparilag gyengén vagy kevésbé fejlett területeken, *diszpreferenciális jelleggel* a szelektív fejlesztés területein és településeiben a következő szabályozó eszközök kidolgozása és differenciált alkalmazása lenne célszerű:

- területileg differenciált árrendszer;
- területileg differenciált közüzemi díjak;
- területileg differenciált létfenntartási költségek és nominálbérek;
- a jövedelemlevonási rendszer területi differenciálódása;
- a hitelnyújtás területi differenciálása a kamatláb nagyságának és a visszafizetési határidőnek a differenciálása, valamint a hitelkérelmek sorsolása révén.

Területileg differenciált szállítási tarifarend-

szert. A szabályozó rendszer ezen eszközök alkalmazása az előbbiekhöz hasonlóan preferenciális és diszpreferenciális jelleggel történne.

Preferenciális jelleggel elősegítené az iparilag gyengén vagy kevésbé fejlett területek fejlődését: diszpreferenciális jelleggel alkalmazása a fővárosi agglomeráció tehermentesítését, a progresszív iparágak fejlődésének meggyorsítását szolgálhatná a nagy anyagigényű iparágak rováására.

Beruházási kedvezmények nyújtása, egyedi beruházási hozzájárulás a telepítés orientálása érdekében a költségvetés terhére. Az ösztönzés ezen javasolt formája különbözőképpen alkalmazható az egyes területi típusokban, a gazdasági és iparfejlesztési feladatok jellegétől függően:

- a szelektív fejlesztés területein olyan beruházások támogatása szükséges, amelynek hatása struktúrameghatározó és az ipari fejlődése kívánatos szelektálódását segíti elő;
- az energiahordozók szerkezetében végbemenő változás kapcsán érintett területeken olyan beruházások támogatása, amelyek egyrészt a munkaerő-foglalkoztatási gondokon enyhítenek, másrészt a gazdasági struktúra átalakulását segítik elő;
- a dinamikus iparosodó területeken az intenzív jellegű iparfejlődést elősegítő, az

ipari struktúra progresszív irányú átalakulását biztosító beruházások támogatása;

- az iparilag gyengén vagy kevésbé fejlett területeken minden olyan beruházás támogatása, amely a társadalompolitikai célkitűzések megoldását előmozdítja, s e vidékek iparosodását segíti.

Az iparilag gyengén vagy kevésbé fejlett területeken, valamint a kedvezőtlen termőhelyi adottságú mezőgazdasági vidékeken a hatékony regionális gazdasági és iparfejlesztési politika további gazdasági jellegű ösztönző eszközei lehetnek:

- bankhitel-kedvezmények nyújtása, alacsony kamatlábú, hosszúlejáratú hitelek révén;
- adómentesség biztosítása vagy adócsökkentés;
- bérkiegészítés és egyéb egyszeri és folyamatos költségtámogatás;
- szakemberigény kielégítése egyetemi és főiskolai hallgatóknak nyújtott ösztöndíjakkal;
- a szakemberhiány kielégítése érdekében lakásépítés.

A szelektív fejlesztés területein a progresszív iparágak gyorsabb fejlődésének elősegítése érdekében ösztönző eszköz lehet a *külkereskedelmi kedvezmények* nyújtása. Budapesten ez például a gyógyszeripar, híradástechnika, műszeripar és a számítógépgyártás vonatkozásában merül fel.

A fejlesztést jelentősen elősegítő feltétel az *infrastruktúra előzetes kiépítése*, a területek infrastruktúrális berendezése. Ez több vonatkozásban történhet:

- ipari parkok létrehozásával;
- üdülőterületeken a koncentráltabb építés érdekében;
- tömeges lakásépítés céljaira szolgáló területek műszaki előkészítésével és berendezésével.

Hazánkban eddig ezt a módszert ipari területek előkészítésével két településben — Dombovárott és Mátészalkán — alkalmazták, illetőleg alkalmazzák. Célszerű lenne az eddigi tapasztalatok sokoldalú értékelése, és ennek a fejlesztési módszernek a szélesebb körű alkalmazása, inartelepítés, lakó- és üdülőterület-fejlesztés vonatkozásában.

A *településfejlesztés* elősegítése érdekében alkalmazandó szabályozók és ösztönzők lehetnek:

- a közműfejlesztés területén az előzetes műszaki—gazdasági előkészítés, a közműtársulások szervezésének ösztönzése anyagi kedvezmények biztosításával, a lakossági társadalmi munka bekapcsolása a gazdaságilag ösztönzött közműfejlesztésbe;

- a telekpolitika, az intenzívebb területfelhasználás és a beépítés területén a gazdasági ráhatás alkalmazása a telkek kisajátítása sorrendjének megállapítására, a belső telkek fel-

szabadítására, a nagyobb telkek megosztására, a telekár és fizetési kedvezmények, a megfelelő hitelfeltételek alkalmazása, a terület előközművesítése, a szervezett beépítési tevékenység megvalósítása.

*

A gazdaságirányítás új rendszerére való áttérés előkészítő szakaszában, majd a párt Központi Bizottsága Gazdaságpolitikai Osztályának kezdeményezésére létrehozott munkabizottságok sokoldalúan vizsgálták az ipartelepítés, az infrastruktúra-fejlesztés mechanizmusa továbbfejlesztésének, ill. a szabályozott telephelyforgalom rendszere kialakításának lehetőségeit, feltételeit.

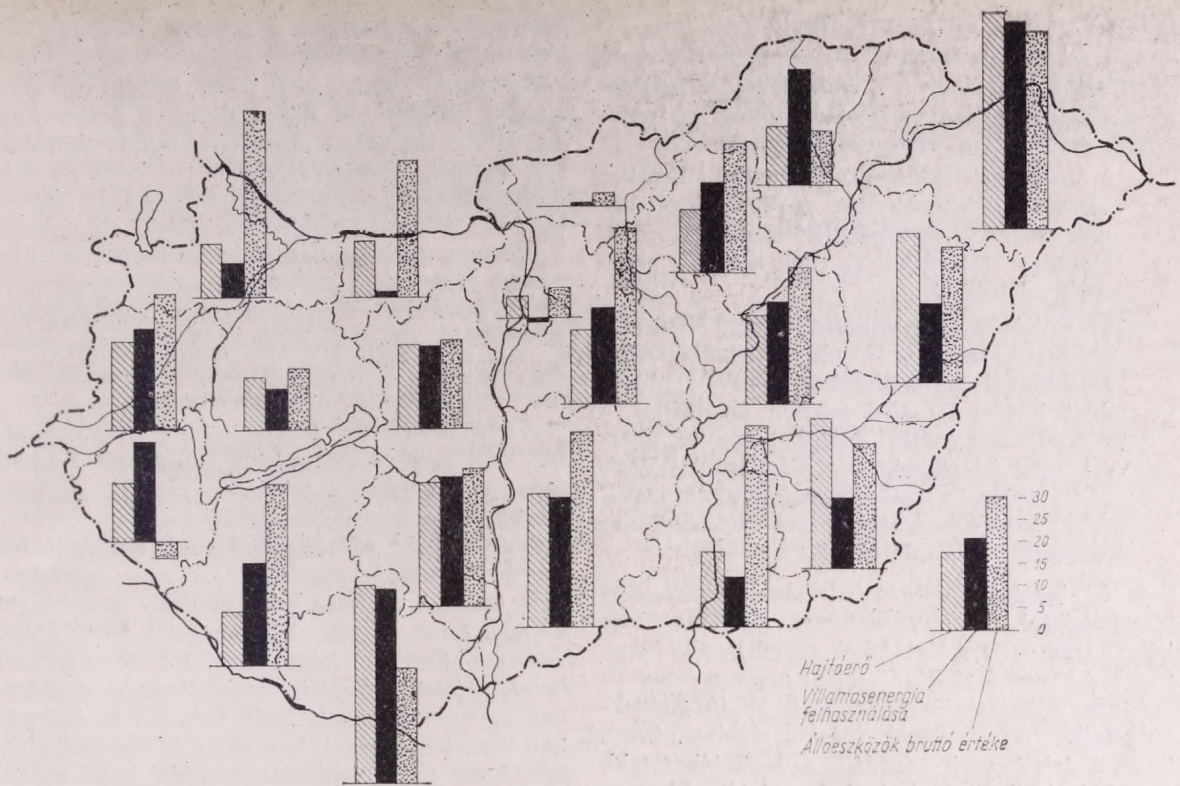
Az e tárgyban kidolgozott javaslatok jelenleg még lényegében a megvalósulást megelőző, előkészítő stádiumban vannak. Továbbfejlesztésükre vonatkozó javaslatok kidolgozása ma még korai lenne, különös tekintettel arra, hogy a korábban kialakított javaslatok alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatok még nem állnak rendelkezésre.

Jelen tanulmányunk kidolgozása során — a gazdaságirányítás új rendszerére történt áttérés óta eltelt időszakban az ország területi struktúrájában, a népesség települési és ellátottsági viszonyaiban végbement változásokból levonható következtetések alapján — részleteiben ismét megvizsgáltuk az ipartelepítés és az infrastruktúra-fejlesztés mechanizmusának továbbfejlesztésére, a szabályozott telephelyforgalom rendszerének kialakítására vonatkozóan korábban kialakított javaslatokat. Véleményünk szerint azok lényegében ma is helytállóak, bevezetésre, megvalósításra alkalmasak. Szükséges azonban a korábbi javaslatoknak — az új mechanizmus eddigi működésével kapcsolatosan szerzett tapasztalatok alapján — néhány vonatkozásban történő kiegészítése, továbbfejlesztése.

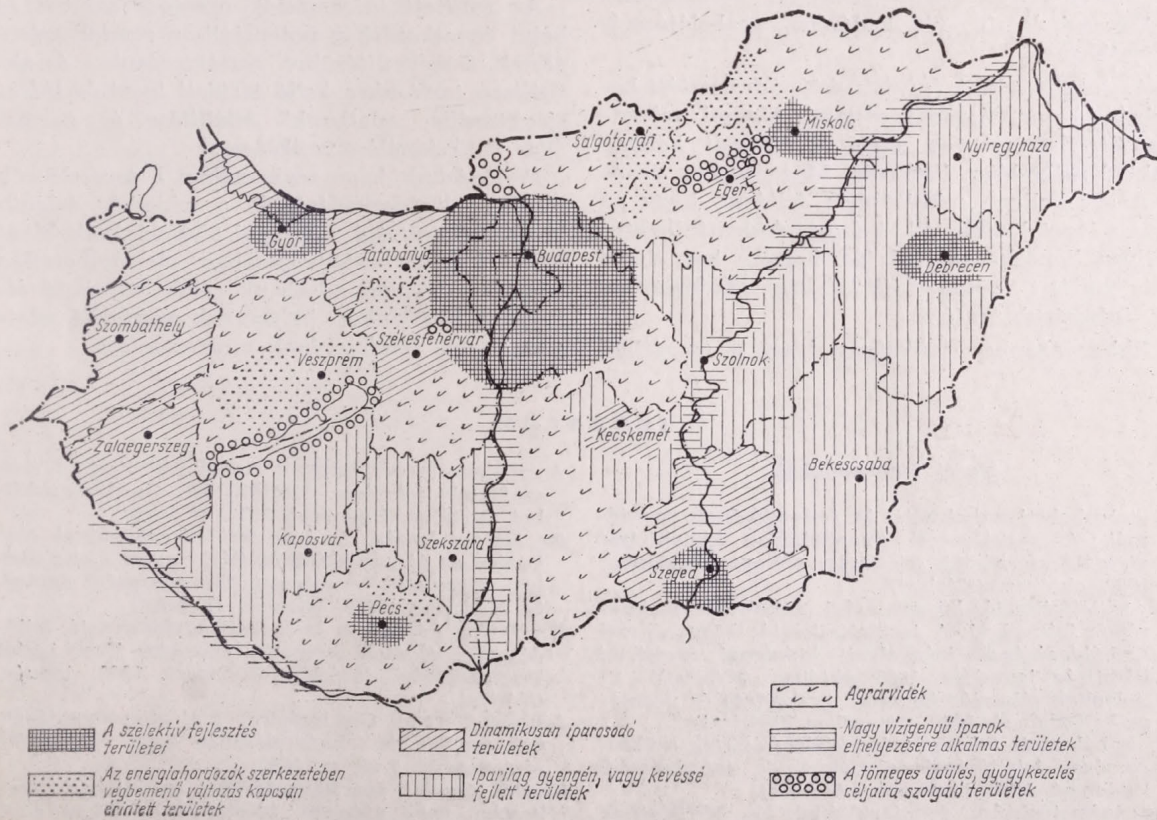
A kiegészítésekre, továbbfejlesztésre vonatkozó két megállapításunk, ill. javaslatunk a következő:

1. A gazdaságirányítás új rendszerére történt áttérés alkalmával bevezetett általános közgazdasági, illetőleg területi jellegű szabályozók, ösztönzők működésével, a területfejlesztésre gyakorlati kedvező, ill. kedvezőtlen hatással kapcsolatos tapasztalatok elemzése, értékelése nem kielégítő. Ennek egyik döntő oka az ilyen jellegű információrendszer hiányában keresendő.

A negyedik ötéves terv indulásával egyidőben számos újabb szabályozó jellegű rendelkezés kerül bevezetésre és alkalmazásra. Szükséges az újonnan alkalmazásra kerülő szabályozók működésének is a megfigyelése, megfelelő értékelése, a kívánatosnak ítélt módosítások, korrekciók időbeni megtétele.



2. ábra. A technikai felszereltség növekedése (1967—1969)



3. ábra. A szabályozó rendszer differenciált alkalmazása érdekében javasolt területtípusok

Ennek érdekében hasznos lenne, ha

- a megyei és a városi tanácsok megszerveznék a szabályozók működésének megfigyelését, alkalmazásukkal kapcsolatos információk összegyűjtését, rendszerezését,
- a Központi Statisztikai Hivatal illetékes szervei egybegyűjtenék és összehasonlítanák a tanácsi szervek által közölt információkat a statisztikai szervek részéről beérkező adatokkal,
- az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium, az Országos Tervhivatal, valamint a Beruházási Bank illetékes szervei a tárgyévet követő év első felében értékelnék a rendelkezésre álló adatokat, és részletes jelentést készítenének a Gazdasági Bizottság számára a szabályozók alkalmazásával és működésük értékelésével kapcsolatosan szerzett tapasztalatokról.

2. Az ipartelepítési és infrastruktúra-fejlesztési feladatok megalapozott megvalósítása érdekében számos problémát kell megvizsgálni, tisztázni. Az első és legfontosabb: hogyan lehet az arányos, célszerű iparfejlesztést, az infrastruktúra-fejlesztést szolgáló információkhoz jutni, hogyan lehet ezek alapján a leghatékonyabb megoldásokról dönteni. Az információk ebben az esetben nem csupán adottságok, kapacitások, ill. követelmények megismerésére irányulnak, hanem komplex összefüggésekre, kölcsönhatásokra, a helyszín „viselkedésére”, reakciójára is vonatkoznak.

Az ipartelepítést, infrastruktúra-fejlesztést befolyásoló apparátusnak (állami, tanácsi, szövetségi) elsősorban a saját adottságait kellene sokkal mélyebben ismernie. Másodsorban azonban azt kellene sokrétűbben feltárni, hogy az egyes ipartelepítés, ill. infrastruktúra-fejlesztés milyen konzekvenciával jár, hogyan hat vissza a település (településeggyüttes) ipari szerkezetére, ill. infrastruktúrájára.

Ehhez azonban szükséges, hogy a megfelelő

információk ott, akkor és annyi átfutási idővel, olyan minőségben és időszerűséggel álljanak rendelkezésre, hogy azok összehasonlítása alapján megbízható döntések történjenek. Egy egyszerű példával: x települést milyen hatások érik munkaerő-helyzetében, villamosenergia-felhasználásában, vízfogyasztásában, közúti terhelésében, vasúti terhelésben, lakáshelyzetében, egyéb vonatkozásokban, ha nehézipari létesítményt, élelmiszeripari üzemet, könnyűipari üzemet, híradástechnikai üzemet stb. telepítünk, ill. a közvetlen termelési rendeltetésű vagy a lakosság ellátását, kiszolgálását biztosító infrastruktúra fejlesztését irányozzuk elő.

„Hatások”-on azt is értjük, hogy milyen ráfordítást igényel és milyen eredményt hozhat, tehát egy tágabb értelemben vizsgált népgazdasági és helyi gazdaságosságot.

A fentiekhez alkalmazkodó, azt kiszolgáló információrendszer megteremtése nem egyszerű, nem könnyű és főleg nem gyorsan megoldható kérdés. Az ilyen jellegű információk iránti igény azonban sürgetően jelentkezik. Jól megalapozott ipartelepítési, infrastruktúra-fejlesztési döntéseket ugyanis nemcsak kellő információ hiányában nem lehet hozni, hanem az is elengedhetetlen, hogy az információk alapján *kellő számú választ* kerüljön kidolgozásra és azok közül leghessen a helynek és helyzetnek legjobban megfelelőt kiválasztani.

Az említett információk országos szinten és helyi vonatkozásban potenciálisan rendelkezésre állnak. Összegyűjtésükre, osztályozásukra és aktuálisan tartásukra kellő területi ipari és infrastrukturális „adatbank” felállítására és permanens funkcionálása szükséges.

Fejlődésünk jelen szakaszában a termelőerők területi elhelyezkedésének, a népesség települési és ellátottsági viszonyai alakulásának kívánatos iránvú szabályozásában elengedhetetlen feltétel a területi adatbank révén nyerhető állandó, a mindenkori helyzetnek megfelelő adat-szolgáltatás rendszerének megteremtése.

IRODALOM

Hazai forrásmunkák

- A telephelypiac helyzete és fejlesztésének problémái. A szabályozott telephelypiac kialakítását vizsgáló Szakértői Bizottság anyaga, Budapest, 1969. október. (Kézirat)
- A területfejlesztés közgazdasági szabályozó rendszerének irányelvei. A területfejlesztés közgazdasági szabályozásának irányelveit kidolgozó Szakértői Bizottság javaslata, 1969. október. (Kézirat)
- A telephelyválasztás jelenlegi gyakorlata és problémái Budapest, 1969. november. (Kézirat)
- A szabályozott telephelypiac kialakításának szükségessége, lehetőségei, alapelvei és intézményei. Budapest, 1969. november. (Kézirat)
- Az infrastruktúra fenntartásának és bővítésének problémái és összefüggései a jelenlegi szabályozókkal. Magyar Beruházási Bank, 1969. május. (Kézirat)
- A területfejlesztés iránvát vizsgáló bizottságok összefoglaló jelentése. MSZMP KB Gazdaságpolitikai Osztálya, Budapest, 1970. (Kézirat)
- Dr. Bartke István: Az ipar területi arányainak alakulása az új gazdaságirányítási rendszer első évében. Országos Tervhivatal Tervgazdasági Intézete, Budapest, 1970. február. (Kézirat)
- Dr. Fodor László: A budapesti agglomeráció fejlődése és jelenlegi helyzete. Országos Tervhivatal Tervgazdasági Intézete, Budapest, 1969. január. (Kézirat)
- Jánossy Ferenc: Gazdaságunk mai ellentmondásainak eredete és felszámolásának útjai. Közgazdasági Szemle, 7—8. sz. 1969.
- Karádi Gyula: Iparfejlesztésünk az intenzív szakaszba való átmenet időszakában. Társadalmi Szemle, 11. sz. 1970.
- Az élelmiszer és fagazdaság termelési és műszaki fejlesztési koncepciója 1971—1975. A Mezőgazda-

- sági és Élelmezésügyi Minisztérium Termelés és Műszaki Fejlesztési Főosztályának tervezete, Budapest, 1970. (Kézirat)
- Dr. Kőszegfalvi György:* Az ipartelepítés, területfejlesztés szabályozó rendszere. Építésgazdasági és Szervezési Intézet, 1969. december. (Kézirat)
- Dr. Kőszegfalvi György:* Pest megye ipari helyzete, az iparfejlesztés szabályozó rendszerének néhány kérdése. Építésgazdasági és Szervezési Intézet, Budapest, 1970. február. (Kézirat)
- Dr. Kőszegfalvi György:* A gazdasági ösztönzők alkalmazásának tapasztalatai a területfejlesztésben. Irányelvek a területfejlesztés mechanizmusának továbbfejlesztésére. Építésgazdasági és Szervezési Intézet, Budapest, 1970. december. (Kézirat)
- Dr. Kőszegfalvi György:* A területfejlesztés közvetett szabályozó eszközei működésének és hatékonyságának vizsgálata és értékelése Zala megyében. Építésgazdasági és Szervezési Intézet, Budapest, 1971. február. (Kézirat)
- Góczén Ferencné—dr. Kőszegfalvi György—Róna György—Székelyné Egry Zsuzsa:* Ipari adatbank szervezésének és működésének főbb módszertani

- elvi. Építésgazdasági és Szervezési Intézet, Budapest, 1970. szeptember. (Kézirat)
- Területi Statisztikai Zsebkönyv. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1969.
- Területi Statisztikai Zsebkönyv új kiadásának kézirata. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1970.

Külföldi forrásmunkák

- Lacisz, O. R.—Parfenov, V. A.* stb. A szovjet gazdasági reformról. Kossuth Kiadó, Budapest, 1969.
- A tanulmány kidolgozása során felhasználtunk néhány nyugati ország területi tervezéssel foglalkozó folyóiratban publikált információkat is. Ezek a következők:
- Raumordnung und Raumforschung (Német Szövetségi Köztársaság),
 Informationen (Német Szövetségi Köztársaság),
 Urban Studies (Anglia),
 Urbanisme (Franciaország),
 Urbanistica (Olaszország).

A KÖZÉPKORI MAGYARORSZÁGI VÁROSHÁLÓZAT HIERARCHIKUS TÉRBELI RENDJÉNEK KÉRDÉSÉHEZ

DR. KUBINYI ANDRÁS

a történelemtudományok kandidátusa

A földrajzi és urbanisztikai irodalom főleg *Christaller* 1933-ban megjelent könyve [1] óta általában elismeri, hogy a modern városhálózatban hierarchikus térbeni rend tapasztalható, noha a német szerző matematikai absztrakciót alkalmazó és a várost a „központi hely” fogalommal felcserélő eljárást többen kritikával illették [2]. *Christaller* elméletét a magyar kutatók közül különösen *Major Jenőnek* 1961-ben megjelent kitűnő tanulmánya alkalmazta és jelentős mértékben módosította a mai magyar államterület városhálózatának kutatásánál [3]. Ez a munka bebizonyította, hogy az általa tárgyalt területen valóban kimutatható egy — *Christaller* elméletének megfelelő — hatszöges városhálózat hierarchikus térbeli renddel. A központ Budapest. Az ország határai felé (csonka) hatszögben helyezkednek el a hierarchikusan következő rangosztályú városok, köztük, ill. körülöttük pedig újabb hatszöges rendszerben találjuk az alacsonyabb rangsúlyú településeket.

Major említett tanulmánya városhálózatunk történeti kialakulásával is foglalkozott, azonban — nem állván rendelkezésre korai statisztikai anyag — a Mohács előtti évszázadok városfejlődésére nem térhetett ki. A forrásanyag török kori nagyarányú pusztulása miatt az is kérdéses, hogy igazolható-e a középkori magyarországi városhálózatban valamiféle rendszer megléte, hierarchikus térbeli rendről nem is szólva. Mégsem mondhatjuk ki egyszerűen, hogy a feudalizmus e szakaszában nem létezett valamiféle városrendszer, térbeli rend, hiszen külföldi analógiák alapján ilyen feltételezhető. *W. Schlesinger* már 1957-ben javasolta, hogy a földrajztudósok — köztük *Christaller* — által a jelenkor városproblémáin kidolgozott „központi hely” fogalmát a koraközépkori városok kialakulásának vizsgálatánál is alkalmazzák [4]. A külföldi földrajzi irodalom — pl. *Dickinson* [5] — már felismert valami szabályszerűséget a nyugat-európai városok elhelyezkedésénél. Németország egyes útvonalai mellett pl. szabályos távolságban fekvő „Rastort”-ok, pihenőhelyek alakultak várossá [6]. A velünk szomszédos osztrák—délnémet területen is kimutatható a városok körüli „Rastkreis”-ek megléte, és az új városokat is egy-

mástól megfelelő távolságban alapították úgy, hogy ezek természetes pihenőhelyül, „Raststation”-ként szolgáljanak a távolsági kereskedők számára [7]. A nemrég elhunyt kiváló várostörténész, *H. Ammann* pedig egy egész tanulmányt szentelt ennek a kérdésnek. Adataiból kiderül, hogy a délnyugat-németországi ún. Svábföldön a középkori városok körül egy szűk, 10—20 km-es piackörzet terül el, majd egy tágabb piaci és gazdasági körzet jön, végül a távolsági kereskedelem körzete következik. Különösen hangsúlyozza, hogy vizsgálni kell a többséget kitevő kisvárosokat is [8]. Ez természetes is, mert így igazolható a városhierarchia megléte, az egész tájat behálózó és csak szűk piackörzetekkel rendelkező kisvárosoktól a távolsági kereskedő középkori nagyvárosokig.

Ezekre gondolva megengedhetőnek látszik a középkori magyar városhálózat szabályszerűségének kutatása is. Nálunk sem elégedhetünk meg ennél a munkánál a jogi értelemben vett — és így általában jelentősebb — városok vizsgálatával, hanem számba kell vennünk az ún. oppidumokat, magyarul mezővárosokat is [9], hiszen különösen *Szűcs Jenő* kutatásaiból tudjuk [10], hogy a mezővárosok maguk körül kisebb piackörzetet alakítottak ki, és így számba kerülhetnének a településhierarchia megállapításánál. *Bácskai Vera* különösen alaposan vizsgálta meg az egyes városok körül elterülő, országos vásárokkal is rendelkező mezővárosok gyűrűjét [11]. Ugyancsak ő mutatott rá arra, hogy a városi kereskedők a mezővárosok közvetítésével tartották a kapcsolatot a helyi lakossággal. „A mezővárosok tehát az árucere vérkeringésének ösztönzői, frissítői voltak” [12]. A mezővárosi polgárok kereskedelmi tevékenysége is a városokét egészítette ki. Gyakran el is adósdottak mezővárosi polgároknál [13]. Nem véletlen tehát, hogy *Elekes Lajos* a mezővárosokat a városiasodás tartalmának tekinti [14]. A szomszédos Alsó-Ausztria városaival foglalkozó *Otto Brunner* [15] az ottani Markt-oknak, amelyek a magyar mezővárosoknak felelnek meg, városias szerepét szintén elismeri, és velük a városok sorában foglalkozott. Németországban is megtalálható ez a magyarországi mezővárosoknak

nagyjából megfelelő településtípus, amelyet az újabb várostörténeti irodalom bevon kutatási körébe és „Minderstadt”-nak nevez [16]. Kétségtelennek tartjuk ezek után, hogy a mezővárosokat, legalábbis bizonyos mértékben, be kell kapcsolnunk a városhálózat hierarchikus térbeli rendjének kutatásába.

Ez nem jelenti természetesen azt, hogy valamennyi mezőváros a városok közé sorolható, és a régi történetírásnak az ezret megközelítő magyarországi várossal szóló tanítása elfogadható. *Mályusz Elemér* ezzel a nézettel szemben 1927-ben óvást tett és a mezővárosok lakosságát kirekesztette a polgárság története vizsgálásából [17]. A mezővárosok nagy tömege tehát nem számítható városnak, és lakossága — gazdasági értelemben — polgárnak. (Jogilag természetesen szintén nem, hiszen minden mezővárosi lakos jobbágy volt.) Úgy tűnik tehát, hogy a jogilag többé-kevésbé egységes mezővárosi kategóriát gazdasági és urbanisztikai vonatkozásban több csoportra kell osztanunk. Felső réteget a városokhoz számíthatjuk, a következőt pedig — *Elekes* alapján — a városiasodás tartalékának. A legalsó réteg viszont nem sokkal haladhatta meg a privilegizált falu színvonalát. Noha ez a réteg is részt vett valamilyen formában az árucseré lebonnyolításában, mégis talán helytelen lenne a városok között vele foglalkozni. Témánk szempontjából tehát csak az oppidumok felső, és bizonyos mértékben a középső, átmeneti rétegei kerülhetnek számításba.

Fent idéztük a városok körül elterülő mezővárosi gyűrűkkel kapcsolatban *Bácskai Vera* megállapításait [18]. A városok körüli — Németországban Ammann által kutatott — piaci gyűrűk meglétét *Szűcs Jenő* ismerte fel még annak idején Magyarország viszonylatában. Szerinte a középkori magyarországi várost egy 10—15 km, egy 50—60 km, valamint egy 150—170 km átmérőjű gyűrű vette körül. A gyűrűk mellett helyezkedtek el a saját kisebb piackörzettel rendelkező mezővárosok [19]. Megemlíti végül az országos piac meglétét is. Úgy tűnik tehát, hogy Magyarországot — a közlekedési adottságoktól függően — kisebb-nagyobb átmérőjű szűk piackörzetek hálózta be, központjukban egy várossal vagy mezővárossal. Ezeket keresztül bonyolódott le a falusi lakosság árucseréje. A tágabb piackörzetek központjai ezenkívül egyrészt ellátták a szűkebb körzetek központjait, másrészt a ritkább, drágább áruk cseréjét közvetítették. *Szűcs* gyűrűelméletét a középkori jogalkotások alapján alátámasztani is tudjuk. A Budai Jogkönyv 208. fejezete ugyanis kimondja, hogy az idegen borokat nem szabad a várostól számított egy rast (pihenő), azaz két mérföldes körön belülre szállítani [20]. A jogkönyv 273-as fejezete viszont a városból száműzötteknek tiltja meg Buda megközelítését olyan távolságra, mint amilyenre Székesfehérvár fekszik Budától. A továbbiakban meg is mondja, hogy ez 8 mérföld [21].

Hasonlót olvasunk a Tárnoki Jog XCVIII és CI fejezetében is [22]. A nyolc mérföldes kör megléte a pesti Collegium charitatis nevű testvérület 1524. évi alapszabályában is feltűnik: ha egy tag ebben a körzetben halt meg, akkor a társulat köteles a városba hozatni és itt eltemetni a hullát [23]. Más helyen részletesen foglalkoztunk ezekkel a 2 és 8 mérföldes körzetekkel, és megállapítottuk, hogy Buda és Pest körül valóban létező piackörzeteknek, a *Szűcs*-féle két első piaci gyűrűnek felenek meg [24]. Ezek a körzetek 8937,4 m-es mérföld esetén kerekítve 17,9 ill. 71,5 km-es, 8379 m-es mérföld esetén viszont 16,7, ill. 67 km-es sugarú körnek felelnek meg [25]. Idézett adataink lehetőséget nyújtanak arra a feltételezésre, hogy a középkori Magyarországon valóban létezett egy települési rendszer, amelynek alapja a 2 mérföld, azaz az a távolság volt, amelynél a lovon vagy szekéren utazók pihenőt tartottak. Ha ez a feltételezés igaz, akkor a nagyobb körzetek határát a két mérföldes alaptávolság többszörösénél kell keresnünk. Nem lehet véletlen, hogy Budától 8 mérföldre, azaz a *Szűcs*-féle második körzet határánál találjuk meg Székesfehérvár városát, vagy Kasától ugyanilyen messze többek között Lőcsét, Bárfát, és Rozsnyót. Ugyanezt látjuk a harmadik *Szűcs*-féle piaci körzetnél, a 150—170 km sugarú körnél. Ez körülbelül háromszorosa a második körzet sugarának. A Buda—Székesfehérvár távolság háromszorosának megfelelő sugarú, Buda központú kör pontosan metszi Pécsét, és nincs sokkal távolabb Pozsonynál és Szegednél. (A valóságban Pozsony 161, Szeged 168 és Pécs 174 km-re fekszik Budapesttől.) A különbségeket talán az útviszonyok indokolták.

Elvileg könnyen elkészíthetőnek látszik körzővel — Budát központul véve — az országon belüli piackörzetek térképe, ahol a 24 mérföld sugarú körök szélein a legjelentősebb, Buda és ezek körül 8 mérföldre a közepes jelentőségű városok helyezkednek el. Valamennyi város körül pedig két mérföldre kisebb városokat, ill. mezővárosokat kell találni. Nyilvánvaló azonban, hogy ezt az eljárást csak sík területen, nagyjából azonos típusú gazdálkodást folytató fájón lehetne alkalmazni. Azonban egyrészt a földrajzi adottságok (domborzat, vízrajz, stb.) módosítják az utak irányát és hosszát, másrészt különleges városfejlesztő tényezők (pl. bányavárosok) is hatnak és így a rendszer szabályosan ritkán mutatható ki. A nehézségeket csak növeli, hogy többé-kevésbé megbízható középkori úthálózatot nagyobb területről csak a Dunántúl esetében ismerünk [26]. A két, stb. mérföldes távolságok pedig csak az útvonalakon mérhetők le. Helyesebb módszernek látszik tehát, ha először állítjuk össze városaink hierarchiáját és csak ez után vizsgáljuk a kétférföldes rendszer érvényességének kérdését.

Ez azonban nagyon nehéz feladat. A legegyszerűbb módszer a hierarchia megállapításakor

a lakosság szám alapján való osztályozás lehetne. Itt jó analógiát szolgáltathatna *Otto Bunner* munkája, aki Alsó-Ausztria középkori városait és mezővárosait ennek alapján csoportosította azaz, hogy ezek a csoportok egyben gazdasági különbséget is jelentenek. A csoportok a következők: I. Nagyváros (20 000 lakos), II. Nagy középváros (3000 felett), III. Kis középváros (2000—3000), IV. Nagy mezőgazdasági város (Ackerbürgerstadt) (1000—2000), V. Kis mezőgazdasági város (500—1000), VI. Falusias város (Dorfstadt) (500 alatt) [27]. A baj az, hogy Magyarországon nincs módunk városaink és mezővárosaink összehasonlító népességszámának megállapítására. A forrásanyag pusztulása következtében alig van olyan városunk, amelynek népességszámát nagyobb időszakon keresztül statisztikailag értékelhetjük (pl. Sopron). Néhány városról a Mohácsot megelőző évszázadokból csupán egy-két népességszám megállapítására alkalmas forrás maradt fenn (pl. Szeged). Városaink zöménél azonban legfeljebb becslésre szorítkozhatunk, mint pl. Buda és Pest esetében [28]. Bonyolítja a helyzetet a becslések bizonytalansága mellett az is, hogy a becslések alapjául szolgáló adatok nem egy időből származnak. Pedig *Bácskai Vera* táblázataiból nyilvánvaló, hogy ugyanannak a (mező)városnak is rövid idő alatt megváltozhatott a népességszáma. Pl. Mohácsnak 1434-ben 795, 1478-ban 500, Göncnek 1427-ben 955, 1517-ben 1200, Kisvárdának 1453-ban 875, 1521-ben 610 lakosa lehetett [29]. Városhierarchiát a középkori magyarországi városok népességszáma alapján tehát nem állíthatunk fel. Kell ezért találnunk olyan forrást, amely alkalmas arra, hogy az egész magyar városi fejlődés közös nevezőjéül szolgáljon.

Ilyen módszert dolgozott ki a közelmúltban *Fügedi Erik* [30]. Külföldi analógiákból kiindulva a koldulórendi kolostorok középkori elhelyezkedését vizsgálta Magyarországon. Ezeket a kolostorokat ugyanis általában városokban építették. Eredményei elsősorban a korábbi, 13—14. századi állapot, ill. városhierarchia felismerésére alkalmasak. Koldulórendi kolostorokat ugyan valóban főleg városokba telepítenek, és minél fontosabb a település, annál többet, de ha a város hanyatlik, akkor sem szűntetik meg az esetek többségében. A 15—16. sz. városhierarchia ismeretéhez tehát csak hozzávetőlegesen vezethet tanulmánya el bennünket [31].

Mi a továbbiakban a városhierarchia meghatározásához egy másik módszert mutatunk be, a külföldi egyetemekre beiratkozó magyarországi hallgatók statisztikáját állítottuk össze 1440—1514 között. Mint látni fogjuk, valamely magyarországi településből származó és külföldön tanuló diákok száma a település gazdasági fejlettségéhez egyenesen aránylik, és így lehetőséget nyújt a különféle települések összehasonlításához, hierarchiájának megállapításához. Természetesen ezt nem tekintjük abszolút érvényűnek,

és az így kapott számításokat csak alapanyag-nak, további kutatások kiindulópontjának gondoljuk, végleges képet csak más adatokkal, így a koldulórendi kolostorokkal, ispotályokkal, valamint az egyes városokról fennmaradt, de szétosztott egyéb forrásokkal egybevetve lehet kapni [32].

A KÜLFÖLDI EGYETEMEKRE BEIRATKOZOTTAK SZÁMA MINT A VÁROSHÁLÓZAT KUTATÁSÁNAK FORRÁSA

Már régóta ismeretes, hogy a magyarországi városokból nagy számban jártak külföldi egyetemekre [33]. Az egyetemre járás mértéke nyilvánvalóan a település gazdasági és társadalmi fejlettségének függvénye. Nyilván nem véletlen, hogy melyik városból mennyien mentek. Hogy ez mennyire így van, azt Budapest történetének írása közben tapasztaltuk: a fővárosból külföldi egyetemekre iratkozók számának emelkedése és csökkenése a város gazdasági és társadalmi helyzetében bekövetkező változásokkal függött össze. Ez természetes, hiszen a gazdasági alap hatott a felépítményre. Úgy véltük ezért, hogyha statisztikát készítünk azokról a településekről, ahonnan külföldi egyetemekre jártak, a beiratkozók száma településhierarchiát nyújt, és ez térképre vetítve a térbeli rendet is tükrözi. A statisztika elkészítése azonban számos problémát vet fel. A legfontosabb az, hogy mikortól meddig, és melyik külföldi egyetemen érdemes vizsgálni a magyarországi hallgatók számát.

Ismeretes, hogy a 14. században Pécsen, a 14—15. sz. fordulóján Óbudán, majd 1467-től Pozsonyban is működött magyarországi egyetem [34], sőt a domonkosrend budai főiskolájának is bizonyos mértékben egyetemi szerepe volt. Ez utóbbi azonban úgy látszik, hogy csupán, vagy legalább is zömében a rend növendékei tanulását szolgálta, és így statisztikánkat lényegesen nem befolyásolhatja [35]. A pécsi egyetem — annak ellenére, hogy ma is vannak, akik szerint Mohácsig fennmaradt — a jelek szerint a 15. sz. kezdetét már nem érte meg [36]. Az óbudai egyetemről nem sokat tudunk. Az biztos, hogy a konstanzi zsinaton (1414—1418) még résztvettek az egyetem képviselői, azonban feltehetően legkésőbb Zsigmond halálával megszűnt [37]. Statisztikánkat az egyetem fennállása idejére nem dolgozhatjuk ki, és ezért legkorábban 1437 után kezdhetjük meg. Zsigmond uralkodásának utolsó éveit leszámítva, valóban kevesebben jártak külföldi egyetemekre a 15. sz. első évtizedeiben. A pozsonyi egyetem rövid ideig működött, azonban egyetemi minőségben alapítója, Vitéz János, bukásával (1471) megszűnt [38]. Nagyobb hatása — egy-két évet leszámítva — nem volt, hiszen épp a hatvanas évek végétől növekszik ugrás-szerűen a bécsi egyetemre iratkozó pozsonyiak

száma. Ilyenformán, noha az 1460-as évek második felében statisztikánk feltétlenül hibás, hiszen nyilván sokan voltak, akik Pozsonyba mentek Bécs helyett (a hazai egyetem Krakkó hatását kevéssé érinthette), ez olyan rövid időszak, hogy a hibát figyelmen kívül hagyhatjuk.

Statisztikánk zárópontját a 16. sz. első évtizedeibe kell helyeznünk. Az 1520-as évek elején hihetetlen mérvű esést tapasztaltunk a külföldi egyetemekre iratkozó magyarországiak számában, noha ekkor már a wittenbergi egyetem hatása is érvényesült. Ahogy más helyen már kifejtettük, ez nem csupán a török támadás veszélye miatti létbizonytalanság, hanem az ország gazdasági helyzetének — a parasztháború idejében és annak letörése után —, bekövetkezett romlásnak következménye is volt [39]. A hallgatók számának esése — amely a huszas évek elején általánossá vált — már 1514 táján kimutatható, noha egyelőre még nem minden várost érintett. Irreális lett volna ezért, ha az 1514 után egyetemre iratkozók száma alapján kísérelnénk meg a városok hierarchiájára a következtetést.

Statisztikánk záróéve ezért 1514, kezdőéve pedig 1437 helyett az inkább periódushatárnak tekinthető 1440 [40]. Így pontosan 75 évet kapunk, amely három olyan negyedszázados periódusra osztható, amelynek belső tartalma is különbözik az előbbtől. 1440—1464: török háborúk és belső harcok kora Mátyás koronázásáig, hatalma megszilárdításáig. 1465—1489: Mátyás centralizációs kísérlete. 1490—1514: Mátyás halálától a parasztforradalomig, kezdődő feudális anarchia.

A külföldi egyetemek közül csak a bécsi és krakkói egyetemeket vettük tekintetbe. Már *Gerézi Rabán* megállapította, hogy az olasz egyetemeket nem nagy számban látogatták magyarországi hallgatók, oda többnyire olyanok jártak, akik előtte Bécsben, vagy Krakkóban már fokozatot szereztek. Korszakunkban komoly jelentősége hazánk szempontjából csak ennek a kettőnek volt, hiszen Prágába a huszitizmus óta már nem jártak [41]. Voltak azonban olyan egyetemi hallgatók is, akik mindkét egyetemre — ha nem is azonos félévben — beiratkoztak, ezeknek figyelembe nem vétele tehát egy személyből kettőt csinál. Sajnos, ezt a nehézséget lehetetlen megoldani. Igaz, nemegyszer — ha már fokozatot szerzett — ezt megadja az anyakönyv: pl. Bécsben *baccalaurius Cracoviensis*, Krakkóban *Viennensis* jelző járul a hallgató neve mellé. Máskor azonban nem utálnak erre, és esetleg csak más adatokból tudunk arra következtetni, hogy egy személy két egyetemre is járt. Nehézségeinket növeli, és az azonosítást lehetetlenné teszi a két egyetem eltérő anyakönyvezési szokása. Krakkóban a származáshelyen kívül általában az apa keresztnévét tüntetik fel a beiratkozó keresztnéve mellett, míg Bécsben csak elvétele szerepel az apa keresztnéve, azonban helyette foglalkozását, vagy vezetőnevet adták meg. Nyilvánvaló tehát — hogy-

ha más adat maradt fenn — nem azonosítható egy *Johannes Sartoris de Corona* Bécsben egy néhány évvel később Krakkóban beiratkozó *Johannes Nicolai de Corona*-val, főleg, ha ugyanabban az időben esetleg több Brassói János is járt mindkét egyetemre. Úgy gondoltuk azonban, hogy témánk, a városhierarchia szempontjából jóval kisebb hiba az azonos személyek megkettőzése, mintha kultúrtörténetet írnánk. Ha ugyanannak a személynek lehetősége volt arra, hogy egymás után két egyetemre is beiratkozzon, ez majdnem ugyanazt jelenti, mintha két személy iratkozott volna be — de csak egyszer — két egyetemre. Ezért azt a nagyon kis számú esetet, amikor igazolni tudtuk a Bécsbe és Krakkóba iratkozó személy azonosságát, sem vettük figyelembe. Adatsoraink elemzésekor ezért mindig szem előtt kell tartani, hogy azok nem a személyek, hanem az egyes egyetemekre beiratkozók számára vonatkoznak.

További hibalehetőségek következnek a helységnevekből. Az első mindjárt a név írásából származik. Sokszor igen nehéz megállapítani, hogy az osztrák, vagy lengyel írások milyen magyar helységnevet akart feltüntetni. Azonosításuk során felhasználtuk egyrészt *Schrauf* idézendő kiadványait, másrészt a bécsi egyetem kiadott anyakönyvi mutatóit, azonban ott, ahol az ő helynév-azonosításukat helytelennek tartottuk, nem vettük figyelembe. Komolyabb nehézséget okoztak az azonos nevű helységek. Szerencsére jelentősebb városaink közül kevés van olyan, ahol a név azonosítása problémát jelent. A legkomolyabb nehézségeket *Cibinium* okozza, amely egyaránt lehet az erdélyi Nagy- és a felvidéki Kiszseben. Ha valószínű is, hogy Bécsbe csak nagyszebeniek jártak (hiszen a Kiszsebennél szomszédos városokból alig ment valaki Bécsbe), az ellenkezője nem áll fenn Krakkó esetében. Szerencsére — és ez más alkalmakkor is segítséget nyújtott — Krakkóban olykor, és egyre rendszeresebben az anyakönyv a helységneve mellett feltünteti az egyházmegyét is. Itt azt a megoldást választottuk, hogy az egyházmegyék vagy más adatok alapján nyilvánvalóan Nagy- és Kiszsebeniek egymáshoz viszonyított arányát alkalmaztuk a megállapíthatatlanokra is, és Kiszsebenet ennek alapján helyeztük el hierarchikus rendünkben. Hasonló problémák más helységek esetében is vannak, l. ezekre adattárunkat. A névazonosítás tehát kétségtelen jelentős hibalehetőségekkel jár, azonban mégsem olyan mértékben, hogy eredményeink irreálissá válnának. Ilyen azonosítási hibalehetőségeket találunk akkor is, ha valamely külföldi városnak azonos a neve egy magyarral. Pl. *Sárospatak*, azaz *Patak* magyar forrásban is előfordul *Pothok* névvel, de mivel ilyen nevű lengyel helység is van, figyelmen kívül hagytuk az összes krakkói *Pothok* adatot. Olyan városokat, ahol a külföldi vagy hazai névazonosság különösen nagy zavart okoz, mint pl. *Iglónál* (*Nova Villa*), csak térképein-

ken szerepeltettük, statisztikáinkban nem. Ilyen városok még Galgóc, Nagyszöllős, Szepesvár-alja és Rózsahegy (l. 1. ábrát).

Az azonos nevekre a legtöbb példát általában olyan helységeknel találunk, ahonnan csak kevesen mentek egyetemre. Ilyenek a Szentpéterek, Szentmiklóások, Vásárhelyek stb. Ez lehetlenné teszi egy bizonyos egyetemre járó szám, — a 75 év időszakában összesen 8 esetben — statisztikai elemzését. Igaz, a jelentősebb helyek nevei között is vannak, amelyeket másokkal össze lehet keverni, és az előbb említett helynévtípushoz tartoznak. Ilyen a Pozsony megyei Szentgyörgy, amely azonban kétségkívül jelentősebb mezővárosnak számított, Bécshez pedig igen közel feküdt, ezért valamennyi bécsi egyetemi Szentgyörgy-adatot — márcsak a német vezetéknevek miatt is — figyelembe vettünk, de nem egyesítettük a krakkói Szentgyörgy-adatokkal. (Ugyanezt tettük a mosoni Óvár esetében.) Más gyakori helynevek közül Hagymást és Apátit az egyházmegyék alapján azonosítottuk.

Forrásként az Adattárunkban idézett kiadott bécsi és krakkói anyakönyveket vettük alapul, amelyeket külön idézés nélkül a Schrauf által kiadott krakkói magyar tanulók háza jegyzékével, ill. a bécsi egyetem magyar nemzetének anyakönyvével hasonlítottuk össze, és mivel ezek olykor megbízhatóbb névformát adnak, ennek alapján javítottunk [42]. Itt meg kell jegeznünk, hogy ez a két Schrauf-féle kiadvány nem alkalmas statisztikai elemzésre, ugyanis távolról sem állítható az, hogy valamennyi magyar hallgató felvétette magát a magyar bursába, vagy beiratkozott a magyar natio anyakönyvébe. Ha igen, ez általában később, az egyetemre való iratkozás után egy-két félév, sőt év múlva történt csak meg. Elenyésző esetekben az ellenkezőre is van adat: a hallgató nevével csak a magyar natio vagy bursába való bevezetés után találkozunk a főanyakönyvben. Általában azonban — és ez főleg Bécsre áll — csak az iratkozott be a magyar natioba, aki miután már megszokta az egyetemi életet, valóban tanulni, és fokozatot szerezni akart. Ez újabb kérdést vet fel, de mielőtt ezt taglalnánk, érintenünk kell a másikat, ritkább esetet, amikor a főanyakönyvben csak a magyar anyakönyvbe bevezetés után olvasható később a hallgató neve. Ilyen eseteknek lehetett az a következménye, hogy olykor találunk olyan személyeket Schrauf kiadásában, akiket hiába keresünk a főanyakönyvben. Ezek talán meggondolták magukat, mielőtt beiratkoztak volna. Ennek ellenére az ilyen, csak Schraufnál található neveket, akiknek száma amúgy sem túlzottan nagy, nem vettük figyelembe. Mi magunk is jóval több személynél, mint Schrauf, tudtuk igazolni, hogy nem csupán a magyar bursa, ill. natio, hanem az egyetem főanyakönyvében is előfordulnak. Könnyen lehet ezért, hogy ezek száma még magasabb.

Az előbb érintettük azt a kérdést, hogy a valóságban mi is volt a célja a külföldi egyetemre járó ifjaknak. Más helyen rámutattunk már arra, hogy — mai szóval kifejezve — olyan nagy volt a fokozatok megszerzése előtti lemorzsolódás, hogy kételkednünk kell abban, miszerint a hallgatók legfőbb célja az egyetemi grádus megszerzése lett volna. Sokkal valószínűbb, hogy az egyetemi hallgatók privilégiumainak felhasználásával akartak külföldi benyomásokat, ill. ismeretségeket szerezni. Ez szükségszerűen egyik oka lehetett annak, hogy három középkori egyetemünk egyike sem élte túl alapítóját [43]. Megjegyzésünk azonban csak a valódi városokból származó polgáriak esetében lehet érvényes, a mezővárosiak gyerekeinél az egyetemi fokozat a társadalmi kiemelkedés eszközüvé válhatott, és így náluk inkább fel kell tételeznünk a tanulási szándékot.

Ilyenformán adatainkat összesítve, azokkal a városokkal foglalkozunk, amelyekből 1440 és 1514 között legalább 8 beiratkozás történt Bécsben és Krakkóban. Még látni fogjuk, hogy így a legalsó városi kategória csak részben került statisztikánkban tárgyalásra, ezért térképeinkben még néhány 6—7 egyetemistát külföldre küldő, vagy más adatokból jelentősebbnek ismert települést is feltüntetünk. Statisztikailag azonban nem foglalkoztunk velük.

VÁROSHÁLÓZATUNK AZ EGYETEMRE IRATKOZÓK SZÁMA ALAPJÁN

A két külföldi egyetemre 138 magyarországi helységből iratkoztak legalább nyolcan 1440—1514 között. Hozzájuk számíthatjuk még a bizonytalan elnevezésű helyek közül azokat, amelyek más adatok alapján jelentősebbnek tűnnek, de pontosan nem állapítható meg a száma azoknak, akik tényleg onnan származtak. A valóságban a 138 helység valamivel több, ugyanis a szomszédos és gazdaságilag egymást kiegészítő Budát és Pestet, továbbá Szatmárt és Szatmárnémetit egy településnek vettük. (A pusztán németieknek nevezetteket nem vettük figyelembe.) Budához és Pesthez számítottuk a jogilag különálló külvárosaikból, Felhévizről, Lógodról, ill. Szentfalváról származó egy-két egyetemistát is. Ilyenformán Budapesttől kezdve, ahonnan 251 beiratkozót ismerünk azokhoz a településekhez, amelyek csupán 8 alkalommal tudtak külföldre küldeni valakit, széles skáláját találjuk a városoknak. A kérdés ott van, hogy ezeknek a településeknek osztályozását milyen elvek alapján végezzük el, hol legyen az egyes városkategóriák határa, és egyáltalán hány kategóriára osszuk a 138 települést.

Major Jenő mutatott rá arra, hogy a *Christaller*-féle séma (1—2—6—18—54—162, vagyis a második tagtól kezdve 1:3 arányban növekszik a különböző szintekhez tartozó települések szá-

ma) hazai viszonyaink között nem vehető át egyszerűen [44]. A Major-féle kategóriáknál viszont az egyes hierarchikus szinteken az egy-egy városra eső átlagérték kb. feleakkora, mint a felette levő szint átlaga. Ugyancsak rámutatott arra, hogy az egyes szinteken az üzletek összterülete nagyságrendileg eléggé egyezik. (Major ugyanis a hierarchiát az üzletek összterülete és forgalma alapján számította ki [45].) Ez bizonyos kontrollálási lehetőséget nyújt nekünk arra, hogy amennyiben más módszerrel osztályozzuk városainkat, és ezek megfelelnek, vagy megközelítik a Major-féle arányokat, akkor osztályozásunk elfogadható.

Először egy gyakorlati problémát kell figyelembe vennünk. Háromnegyed száz évről lévén szó, amely — mint láttuk — három, egymástól belső tartalmában is bizonyos mértékben megkülönböztethető 25 éves periódusra oszlik, csak olyan osztályozási határszámokkal dolgozhatunk, amelyek hárommal oszthatók, és így a negyedszázadoknál is értékesíthetők. Ilyenformán a következő osztályozási rendszert állítottuk fel:

I. csoport:	225	beiratkozók	75 felett.	Negyedszázadonként	75 felett
II.	90	"	"	"	30 "
III.	45	"	"	"	15 "
IV.	24	"	"	"	8 "
V.	12	"	"	"	4 "
VI.	6	"	"	"	2 "

Logikusabb lenne a beosztás, ha az alsó három csoport 1:2 arányát a felső csoportokra is átvinnénk, ez azonban nem felel meg a tényleges hierarchiának. A harmadik csoport végén álló Besztercebányáról és Nagyszombatról egyaránt 47-en iratkoztak, a következő Eperjes csak 44, majd Esztergom 42-öt küldött, bizonyos, hogy — ha nem is nagymérvű — különbség van a két csoporthoz tartozó városok között. Sokkal fontosabb ennél az, hogy mind 1465—1489 között, mind 1490—1514 között a második csoport legelső városa valóban 30 egyetemistát iratkoztatott, azonban a harmadik csoport legelső városa 25-öt. 1:2 arány esetén itt a harmadik csoport élén álló városnak 32 egyetemistával kellene szerepelnie. A választóvonal azonban nem itt, hanem 25 és 30 közt van.

Ez a rendszer, ami tehát a tényleges számadatoknak, ill. az ezek alapján adódó felosztási lehetőségnek is viszonylag a legjobban felel meg, a Major-féle sémára is a leginkább hasonlít (l. 1. táblázatot). Nem véve figyelembe a VI. csoportot, a III—IV—V. hierarchikus szinteken elhelyezkedő városokra eső átlagszáma a beiratkozottaknak pontosan 1:2 arányban viszonyul az alatta levő szintéhez. Összesítésben, és részben a negyedszázadokban is, a két felső szintnél is kimutatható megközelítőleg ez az arány. Összesítésben a III—V. szintekre eső összes beiratkozottak száma is lényegében azonos. (Megjegyezzük, hogyha anyagunkat kiegészítenénk a

teljes VI. csoporttal, akkor az 1:2 arány, ill. a beiratkozottak számának összege itt is megfelelne a felette levő csoportoknak. Most azonban — a fentiek miatt — csak egy csonka VI. szint-

1. táblázat

Kimutatás az I—V. hierarchikus szinthez tartozó településekről

Szint	A városok száma %	Az innen beiratkozók száma %	Egy városból átlagban beiratkozott
-------	-------------------	------------------------------	------------------------------------

1440—1464 között

I	—	—	—	—	
II	8	8,4	349	33,8	44
III	12	12,6	239	23,1	20
IV	15	15,8	149	14,4	10
V	60	63,2	296	28,7	5
I—V	95	100,0	1033	100,0	11

1465—1489 között

I	1	0,9	91	6,7	91
II	8	7,0	372	27,4	47
III	13	11,4	255	18,8	20
IV	31	27,2	325	24,0	10
V	61	53,5	313	23,1	5
I—V	114	100,0	1356	100,0	12

1490—1514 között

I	1	0,9	106	8,0	106
II	9	8,0	390	29,3	43
III	10	8,9	194	14,6	19
IV	32	28,6	320	24,1	10
V	60	53,6	319	24,0	5
I—V	112	100,0	1329	100,0	12

1440—1514 között

I	1	1,1	251	7,6	251
II	7	8,0	927	27,8	132
III	11	12,5	693	20,8	63
IV	23	26,1	714	21,4	31
V	46	52,3	746	22,4	16
I—V	88	100,0	3331	100,0	38

1440—1464 = 100

Negyedszázadok	I—II. szint	III. szint	IV. szint	V. szint
1440—1464	100	100	100	100
1465—1489	132,7	106,7	218,1	105,7
1490—1514	141,1	81,2	214,8	107,8

A VI. szinthez tartozó városok 1410—1514 (11-től 8 beiratkozóiig) 50 település, össz. 467 beiratkozott, átlag: 9.



1. ábra. A magyarországi városhálózat 1440—1514 (a bécsi és a krakkói egyetemekre iratkozott magyarországi városalakók száma alapján)

tel számolunk, azaz nem 6, hanem 8 beiratkozó az alsó határ. Az átlag így is megközelíti az 1:2 arányt. (Táblázatunkból természetesen még sok más adat, ill. következtetés is leolvasható, ill. levonható, ezekre azonban részben nem térünk ki, részben később foglalkozunk.)

Dolgozatunk feladata a *térbeli* városhierarchia meglétének, vagy meg nem létének igazolása, és ezért — a településeket a hat hierarchikus szintnek megfelelő jelzésekkel ellátva — térképen tüntettük fel (1. ábra). Ez a térkép igen tanulságos, hiszen kiderül róla, hogy az egyetlen I. hierarchikus szintű település, Budapest, az ország közepén, míg a második szinthez tartozó hét város: Sopron, Pozsony, Körmöcbánya, Kassa, Brassó, Nagyszeben és Szeged az ország szélén kerül el. Lehetetlen nem gondolnunk *Major Jenőnek* a mai magyar városhálózatról készített térképére, ahol ugyanezt tapasztaltuk [46].

Mielőtt tovább haladnánk az alsóbb hierarchikus szintekhez tartozó települések térbeli elhelyezkedése problémájának tisztázása felé, fel kell vetnünk azt a kérdést, hogy az a hét város, amelyik a második szinthez tartozik, valóban térbelileg megfelelő helyen fekszik-e, illetőleg ebben a vonatkozásban más városokat nem kellene-e ideszámítanunk. Nos, meg kell jegyeznünk, hogyha negyedszázados bontásban vizsgáljuk a városhálózatot, akkor egyrészt van olyan második szinthez tartozó város, pl. Szeged, amelyik negyedszázados periódusban a harmadik szinthez tartozott, másrészt vannak harmadik szintbeli települések, amelyek egy ideig a másodikhoz tartoztak.

Igen fontos, hogy Várad egészen Mátyás haláláig része a második szinthez tartozó város csoportnak. Várad épp olyan távolságra fekszik Szegedtől, mint ez a város Budapesttől, ha pedig a Budapest—Szeged (vagy Budapest—Pozsony) távolságok felével kört húzunk az első és második szinthez tartozó városok köré, akkor kiderül, hogy ezek a körök az Alföld keleti, és a Dunántúl déli része kivételével az egész országot lényegében beborítják. Ezek alapján a 15—16. század fordulója magyarországi városhálózati rendszer második szintjéhez okvetlenül hozzászámítandó a valójában harmadik szinthez tartozó Várad, de — noha egész korszakunkon keresztül szintén a harmadik szinthez tartozott — déldunántúli vonatkozásban Pécs is. Ezáltal — Erdélyt és Szlavóniát leszámítva — a következő — Christallernek megfelelő — hatszöges városhálózat veszi körül Budapestet: a Déldunántúl központjaként Pécs, utána Szeged, Délalföld centruma. Kelet felé a Tiszántúl Várad körzetéhez tartozik, majd az Északkeleti Felvidék Kassával. A bányavárosok és környékük Körmöc pica. Utoljára hagytuk Nyugatmagyarországot, itt ugyanis két, majdnem egyenrangú centrum alakult ki: Pozsony és Sopron. Ez azonban érthető, hiszen a Fertő és a hansági mocsarak ket-

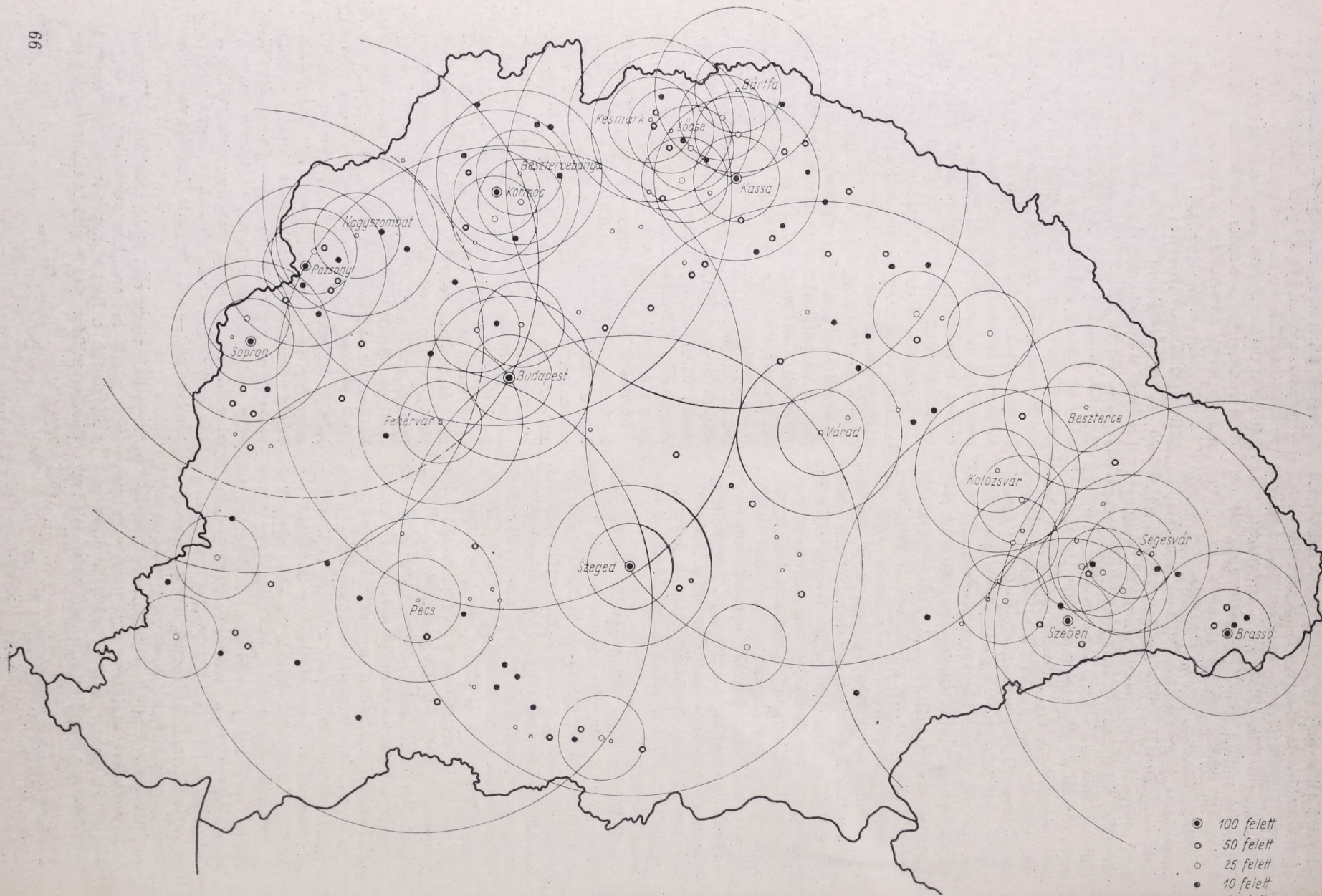
tévágták a körzetet, ahol így — szükségképpen — párhuzamosan két központ alakult ki. Felvethető azonban az is — e mellett —, hogy a két város nem csupán a magyarországi városhálózat része, hanem a Bécs körül kialakult körzet két keleti alközpontja (2. ábra).

Alapjaiban tehát igazolható bizonyos térbeli hierarchikus rend megléte: a hierarchia két felső szintje kétségkívül létezik, térbeli elhelyezkedésük is többé-kevésbé szabályos. Nem mutatható ugyan ki a városhálózat nagyjából egyenlő eloszlása, azonban világosan látszik, hogy az alsóbb szinthez tartozó városok elhelyezkedését mennyire befolyásolja a vezető városok vonzásköre. Az őket összekötő folyosókon helyezkednek el fűzészerűen. Pontosan kirajzolódnak térképeinken az útviszonyok is. Az nem lehet ugyanis véletlen, hogy — különösen az ország belsejében — elhelyezkedő települések egymással összeköthetők. Pl. a Budapest (Vác

—Gyöngyös—Eger—Miskolc—Szikszó—Gönc —Kassa vonal meg is felel a Budapest—Kassa útvonalnak. E vonaltól északra és délre több mint 8 mérföldre egyetlen várost nem találunk, az útvonal városai pedig egymáshoz közelebb esnek. A városhálózatnak az útviszonnal, és ezen keresztül a kereskedelemmel való összeköttetését igazolják azok a térképeink is, amelyekben a két egyetemre beiratkozókat külön-külön tüntettük fel (3,4. ábra). Világosan megmutatkozik ezeken az ausztriai, ill. lengyelországi kereskedelem útvonala: így a szerémségi borvidék, az Északkeleti Felvidék, kisebb mértékben pedig a bányavárosok Krakkóval kereskedtek.

Mindezek alapján biztosnak látszik annak feltevése, hogy egyrészt a térbeli rend elsősorban a főútvonalakon érvényesült, másrészt az útvonalak esetleges időközbeni változása viselkedett az egyes településeknek a hierarchikus rendben elfoglalt szintjére. Ilyesmi játszódhatott le talán Nagyvárad és Debrecen között. Ez utóbbi már a Mátyás korban nagyarányú fejlődésnek indult, bár Várad még tartotta pozícióját. A Jagelló-korban azonban visszaesett a Körös-parti püspöki székhely, Debrecen viszont tovább emelkedett. Nyilvánvaló azonban, hogy esetleges útviszony-változások kihatnak ugyan valamelyik városnak a másik rovására való emelkedésére, sőt esetleg valamely vidék városainak fejlődésére, ezen kívül azonban egyéb, gazdasági és társadalmi okokat kell keresnünk. Rövid tanulmányunknak nem lehet feladata ezeknek az okoknak felkutatása, megmagyarázása, mi inkább a további kutatás számára akarunk alpanyaggal szolgálni, amellyel azonban regisztrálni kívántuk — különösebb magyarázat nélkül — a 75 év alatt létrejött változásokat.

Térjünk vissza első táblázatunkhoz, és az első kettő alatti hierarchikus szintekhez. A legtanulságosabb a három negyedszázados periódus összehasonlítása. (Itt az első öt szintnél olyan te-



2. ábra. Városok piackörzetei

- 100 felett
- 50 felett
- 25 felett
- 10 felett
- 10 alatt



3. ábra. A bécsi egyetemre járók 1440—1514 között



4. ábra. A krakkói egyetemre járók 1440—1514 között

A városok megoszlása birtokosaik alapján
a) Az összesen beiratkozottak száma szerint,
számokban

Hierarchikus szint	Királyi	Egyházi	Világi	Külföldi kézen	Összesen
	birtokosok				
I	251	0	0	0	251
II	927	0	0	0	927
III	502	142	49	0	693
IV	450	87	113	64	714
V	189	146	365	46	746
VI	139	98	222	8	467
Összesen	2458	473	749	118	3798

százalékarány szintenként

I	100,0	0	0	0	100,0
II	100,0	0	0	0	100,0
III	72,4	20,5	7,1	0	100,0
IV	63,0	12,2	15,8	9,0	100,0
V	25,3	19,6	48,9	6,2	100,0
VI	29,8	21,0	47,5	1,7	100,0
Az összes beiratkozott közül	64,7	12,5	19,7	3,1	100,0

b) A városok száma szerint,
számokban

Hierarchikus szint	Királyi	Egyházi	Világi	Külföldi kézen	Összesen
	birtokosok				
I	1	0	0	0	1
II	7	0	0	0	7
III	8	2	1	0	11
IV	14	3	4	2	23
V	12	8	23	3	46
VI	15	11	23	1	50
Összes város	57	24	51	6	138

százalékarány szintenként

I	100,0	0	0	0	100,0
II	100,0	0	0	0	100,0
III	72,7	18,2	9,1	0	100,0
IV	60,9	13,0	17,4	8,7	100,0
V	26,1	17,4	50,0	6,5	100,0
VI	30,0	22,0	46,0	2,0	100,0
Az összes város közül	41,3	17,4	37,0	4,3	100,0

lepüléseket is figyelembe vettünk, amelyek csak valamelyik negyedszázadban tartoztak ehhez a szinthez, de összesítésben esetleg a hatodikhoz sem, és így nem tartoznak a 138 városhoz.) Világosan kiderül a táblázatról, hogy az első két szinthez tartozó városokból származó beiratkozónál mind abszolút számban (349—463—496), mind az összes hallgató közötti százalékarányban (33,8—34,1—37,3) állandó növekvő tendenciát találunk. Amennyiben pedig az 1440—1464 közti periódust 100-nak tekintem, akkor a következő periódusban 132,7, az utolsóban 141,1-re ugrik az emelkedés indexe. (Azért kellett itt a két első szintet együtt tárgyalni, mert az első periódusban egyetlen város sem tartozott az első szinthez. A harmadik szinttől utalunk a táblázatokra.) A harmadik szinthez tartozó városok és az onnan egyetemre iratkozók száma ugyan csekély mértékben emelkedett a második korszakban, azonban ennek a szintnek az összes város és beiratkozó közti aránya csökkent. A negyedik és ötödik szint városai és az onnan iratkozók száma 1464 után megint növekedést mutat, és lényegében megőrzi helyét a Jagelló-korban. A hatodik szint tanulmányozására a már fent említett okokból nincs módunk. Függetlenül tehát attól, hogy az 1440—1464 közötti zavaros időszak nem kedvezett az egyetemre járásnak, de a városi fejlődésnek sem, táblázatainkból annyi nyilvánvaló, hogy a harmadik szinthez tartozók száma és a városok között elfoglalt súlya állandóan csökkent. Ez pedig a magyar városi fejlődés szempontjából nem elhanyagolható jelenség. Úgy tűnik tehát, hogy a magyar városhálózatban e korban a legfontosabb tény az első szinthez tartozó városnak, Budapestnek a rohamos fejlődése volt. Az első periódusban — amikor még nem tartozott az első szinthez — az innen beiratkozottak számát 100-nak tekintve, a második periódusban 169, a harmadikban 196 az emelkedés indexe. Ilyen nagyarányú emelkedést csak a negyedik szinten találunk, de csak az első és második periódus között. A második városszint megőrizte súlyát. A magyar városhálózatban tehát bizonyos mértékű polarizáció figyelhető meg, egy olyan város csoport rovására, amelynek zöme vitán felül város, lakossága pedig szabad királyi városi polgár volt. A főváros emelkedése tehát bizonyos mértékben a harmadik szint városainak hanyatlását hozta magával.

Nem érdektelen a statisztikailag kiértékelhető 138 várost birtokosaik vonatkozásában elemezni, tehát azt a problémát felvetni, hogy mennyiben hatott egy város fejlődésére az, hogy kinek a birtokában volt (l. 2. táblázatot). Az 1514. évi állapotot, amikor a király hatalma viszonylag mélyponton volt, vettük alapul. (Nem vettük azonban tekintetbe az elzálogításokat, ezeket később amúgy is visszavonták [47], talán a Szapolyai-kézen levő Nagyszombat kivételével [48].) Táblázatunk a királyi hatalom gyengesége el-

lenére meglepően erősnek mutatja az uralkodó vagy a királyné kezén maradt várostömeget, és azt, hogy épp a jelentősebb városok felett tudta biztosítani hatalmát a király. Mert ha a 138 városnak ugyan csupán 41,3%-a tartozott a koronához, az egyetemre járók 64,7%-a, kerekén kétharmada királyi városból ment Bécsbe vagy Krakóba. Az összesítésnél sokkal tanulságosabb képet kapunk, ha a hierarchikus szinteken belül vizsgáljuk a birtokosokat. Az első két — végig jelentősnek maradt — hierarchikus szint városai teljes egészében királyi, királynéi tulajdonban voltak. A harmadik szint többsége szintén:



5. ábra. A magyar városhálózat birtokosok szerint (1514. évi állapot)

kivétel csupán az egyházi Nagyvárad és Pécs, valamint a Szapolyai-birtok, Késmárk. Még a negyedik szinten belül is a többség (14 város) a királyé, van még három egyházi (Vác, Kamonc, Enyed), négy világi (Gyula, Szatmárnémeti, Szentgyörgy és Varasd), valamint két külföldi kézen levő (Kismarton, Szepesolaszi) város, ill. mezőváros. Csak az ötödik és hatodik szintnél változik a kép, itt az uralkodó a városoknak valamivel több, mint egy negyede felett gyakorolt földesúri hatalmat. (Megjegyezzük, hogy a városok hierarchiáját a teljes 75 év adatai alapján alkalmaztuk a birtokosok megállapításánál.)

Hozzá kell tennünk, hogy 1490-ben, Mátyás halálakor, az uralkodó és fia, Corvin János, birtokában jóval több város volt, mint amennyi 1514-ben volt a király birtokában (Kismarton, Gyula, Varasd, Lippa, Kőszeg, Privigye, Tur, Debrecen, Siklós, Gara, Futak, Krapina, Németpróna és Sztropkó). Érdekes azonban, hogy csak a negyedik szinttől lefelé csökkent a Jagellókorban a királyi tulajdon, az első három szint királyi városai megmaradtak. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy ez a 14 város vagy már Mátyás trónralépte előtt is Hunyadi birtok volt, vagy csak az 1470–80-as években szerezte meg a király (mint a Garai-birtokokat), és így viszonylag rövid ideig, azáltal, hogy a Hunyadi-család feje volt az uralkodó, tartoztak a koronához.

Térképre vetítve városhálózatunkat birtokosok szerint (az 1514. évi állapotot), különös képet látunk (5. ábra). Vannak vidékek, mint Erdély, az Északkeleti Felvidék, vagy a bányavárosok körzete, ahol a városok többsége a koronához tartozott, és vannak vidékek, ahol — leszámítva a két utolsó Mátyás-kori évtizedet — hiányzik a királyi város vagy mezőváros. Ez utóbbi vidékek a Tiszántúl, Várad és a Déldunántúl, Pécs körzete. Az előbbi városainak zöme világi, az utóbbinak — legalábbis félig — egyházi kézen volt. Azt hisszük, hogy ez bizonyos mértékben megmagyarázza azt, hogy ez a két területi centrum püspöki város miért nem tartozott a többi hasonló jellegű központ mintájára a második szinthez, ill. miért esett ki a második szintből. Ez tökéletesen igazolja *Mályusz Elemér* állítását, „hogy a közvetlenül a királyi hatalom alá tartozás döntötte el, vajon a 13. századi városok megőrzik-e ezt a jellegüket” [49]. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy ez a hanyatlási tendencia úgy látszik csak később, a XV. sz. második felétől érvényesült.

A királyi birtoklásnak a városhálózat sűrűsödésével való összefüggése is tökéletesen felismerhető térképeinkről. Ha 2. térképünket megfigyeljük, ahol körzövel feltüntettük a városok piackörzeteit, ez mindjárt világossá válik. Valamennyi I–IV. szinthez tartozó város köré négy mérföldes (azaz a Buda—Fehérvár távolság fele), az I–III. szinthez tartozó városok köré 8 mérföldes, az I–II. szinthez tartozók (valamint

Várad és Pécs) köré 24 mérföldes (Buda—Pozsony távolság) köröket húztunk. A négy mérföldes körök sűrűsödése, egymásba kapcsolódása pontosan ott figyelhető meg, ahol nagyobb számú királyi várost találunk. Az sem lehet véletlen — és ez már egy más problémához visz el —, hogy a nyolcmérföldes körzetek egymás közti ölelkezése csak egy tájon belül figyelhető meg, és ezek elválnak a szomszéd tájtól. Ilyenformán megkapjuk Buda központtal a hatszöges rendszert, amihez még az erdélyi járul. Megkülönböztethetők ugyanis egymástól a buda—fehérvári, a sopron—pozsony—nagyyszombati, a körmöc—besztercebányai, a kassa—késmárk—bártfai (magában foglalva a lócseit), a nagyváradai, a szegedi és a pécsi nyolcmérföldes körzetrendszernek még akkor is, ha a bányavárosi terület széle csekély mértékben ölelkezik a nyugat-magyarországgal és az északkeleti felvidékkel.

A *Christaller*-féle hatszöges rendszert megkísérelhetnénk a második szinthez tartozó városok (valamint Várad és Pécs) körül is kimutatni. Itt azonban már problémák adódnak. Úgy tűnik, mintha az ötödik szinthez tartozó városok adnák meg a határpontokat. Talán nem véletlen, hogy épp az Alföldön mutatható ki ez a legszebben. Várad hatszögét ezek szerint Miskolc, Kisvárd, Beregszász, Erdőd, Lippa és Tur, Szegedét Lippa, Tur, Tolna, Gara, Újlak és Szalánkemén, Pécsét Tolna, Gara, Csázma, Kapronca, Körmen és Pápa képezi. Budapest körzeténél a hatodik sarok már bizonytalan. Miskolc, Tur, Tolna, Pápa és Győr mellett hatodiknak talán nem annyira Újbányát, mint a hatodik szinthez tartozó Nyitrát, esetleg Korponát kellene felvenni. Azonban a sopron—pozsonyi, a körmöci és a kassai piackörzetnél ilyen, a szomszédokkal érintkező hatszöges rendszer nehezen mutatható ki. A nyugat-magyarországit talán inkább Bécs körül kellene keresnünk.

A bécsi egyetemi anyakönyvek adatai alapján még egy következtetésre van lehetőségünk. Itt ugyanis — sajnos, Krakóban nem — igen gyakran megadja forrásunk a beiratkozó hallgató apjának foglalkozását, és ez bizonyos fokig lehetőséget nyújt városaink iparosodási szintjének vizsgálatához. Könnyebb ellenőrizhetőség végett a bécsi anyakönyv kiadása második kötete mutatójának anyagát dolgoztuk fel (l. a 3. a, b, c, táblázat). Az iparosok csoportosítását *Szűcs Jenő* és *Bácskai Vera* [50] adatai alapján végeztük el. Nagyjából hasonló képet kapunk, mint a többi magyarországi városhálónál [51]. Bizonyára nem véletlen, hogy az erdélyi szász városokból mentek legnagyobb arányban egyetemre iparosok fiai. Ezeknél az iparágak megoszlása is más, mint az országos átlag. Különösen érdekes az élelmezési iparral foglalkozók alacsonyabb számaránya (l. 4. a, b táblázat [52]).

Dolgozatunk vége felé érkezve be kell vallanunk, hogy nem meritettük ki teljes mértékben az egyetemre beiratkozottak számának elemzé-

a) A bécsi egyetemre beiratkozott iparos fiak
1451—1518 első fele között

Város	Összes beiratkozott	Ebből iparos	Fém- és fegyvergyártás	Szövő- és főnöipar	Bőr- ipar	Faipar	Élelmezési ipar	Ruházati ipar	Építő- ipar
Nagyszeben	140	55	8	6	5	3	7	17	9
Pozsony	106	10	2	1	1	3	3	—	—
Brassó	105	40	10	5	3	2	2	16	2
Sopron	105	14	1	4	1	1	5	2	—
Buda	93	11	2	2	—	1	3	1	2
Körmöcbánya	58	6	4	—	—	—	—	1	1
Pest	54	5	2	—	1	—	—	2	—
Kismarton	45	3	—	1	—	—	1	1	—
Segesvár	42	23	7	1	—	3	—	11	1
Szeged	40	2	—	—	—	—	—	1	1
Székesfehérvár	39	6	1	—	—	—	1	4	—
Nagyszombat	37	5	1	—	1	2	1	—	—
Kolozsvár	36	7	3	—	—	—	1	2	1
Pécs	34	5	2	—	—	—	—	2	1
Esztergom	26	4	—	—	—	—	1	2	1
Besztercebánya	25	5	1	—	—	1	2	1	—
Vác	25	2	—	—	—	1	—	1	—
Szentgyörgy	25	2	—	—	—	—	1	—	1
Medgyes	24	11	6	—	1	1	2	1	—
Zágráb	23	1	—	—	—	—	—	1	—
Berehalom	22	8	—	1	—	2	—	4	1
Varasd	22	3	1	—	—	—	—	2	—
Nezsider	21	2	—	—	—	—	2	—	—
Kőszeg	20	3	—	—	2	—	—	1	—
Temesvár	18	1	—	—	—	—	—	1	—
Pápa	17	3	—	—	—	—	—	3	—
Csütörtök	17	1	—	—	—	1	—	—	—
Nagydisznód	17	7	4	1	—	—	1	—	1
Szombathely	17	3	1	1	—	—	1	—	—
Selmebánya	16	1	1	—	—	—	—	—	—
Szentágota	15	5	1	—	—	—	—	3	1
Samarja	14	5	1	—	—	1	1	2	—
Csázma	14	4	—	—	—	—	—	4	—
Körmend	14	1	—	—	—	1	—	—	—
Kapronca	13	1	—	—	—	—	—	1	—
Beszterce	11	2	—	—	—	—	—	2	—
Újbánya	11	1	—	—	—	—	1	—	—
Földvár	11	3	—	—	—	—	—	2	1
Szempe	11	4	—	—	—	—	1	3	—
Szászsebes	10	2	1	—	—	1	—	—	—
Nagybánya	10	2	1	—	—	—	—	1	—
Gyöngyös	10	2	—	—	—	—	—	1	1
Krapina	10	2	—	—	1	—	—	1	—
Óvár	10	2	1	—	1	—	—	—	—
Ruszt	10	2	—	—	—	—	2	—	—
Szelindek	10	1	1	—	—	—	—	—	—
Feketehalom	9	2	—	1	—	—	—	1	—
Csepreg	9	1	—	—	—	—	1	—	—
Prázmár	9	3	1	1	—	—	—	1	—
Csanád	8	1	—	—	—	—	—	1	—
Keresztényfalva	8	4	1	—	—	—	1	1	1
Kereszténysziget	7	1	1	—	—	—	—	—	—
Futak	6	1	—	—	—	—	—	1	—
Korpona	6	2	1	—	—	1	—	—	—
Eger	5	1	—	—	—	—	—	1	—
Kóhalom	5	4	1	1	—	—	—	1	1
Lábod	5	2	2	—	—	—	—	—	—
Rozsnyó	4	2	—	—	—	—	—	2	—
Fehéregyház	3	1	—	—	—	—	1	—	—
Privigye	3	1	—	—	1	—	—	—	—
Zilah	3	1	—	—	—	—	—	1	—
Kő	3	2	—	—	—	—	—	2	—
Izdenc	2	1	—	—	—	—	1	—	—
Várda	1	1	1	—	—	—	—	—	—
Beiratkozottak összesen	1549	319	71	26	18	25	43	109	27

b) Az iparágak megoszlása

Megnevezés	Szám	%
Fémipar és fegyvergyártás	71	22,3
Szövő- és fonóipar	26	8,2
Bőripar	18	5,6
Faipar	25	7,8
Élelmezési ipar	43	13,4
Ruházati ipar	109	34,2
Építő- és agyagipar	27	8,5
Összesen:	319	100,0

c) Legfontosabb iparágak

Megnevezés	Szám
Szabó	43
Varga	39
Kovács	37
Mészáros	22
Szűcs	20
Takács	18
Ötvös	17
Kádár	12
Összesen	208

séből adódó lehetőségeket. Grafikonban bemutatnánk pl. a város csoportok — mind hierarchikus szintű, mind tájak, mind pedig birtokosok szerintiek — beiratkozójának növekedését, ill. csökkenését ötéves bontásban. Ebből megtudnánk pl., hogy valamennyi város csoportnál az 1480—1484 közti periódusban hihetetlen mértékben csökkent a beiratkozottak száma. Úgy véljük azonban, hogy az adatok teljes kiértékelése külön kötet kiadását tenné szükségessé. Az viszont egyáltalán nem biztos, hogy ilyen nagy munka megérné-e a befektetett időt. Célunk az volt, hogy a 15—16. század fordulójának magyarországi városai történetének kutatásához valami összehasonlító alapul szolgáló közös nevezőt találjunk, e cél eléréséhez pedig az eddigi munkánkat elegendőnek érezzük. Részletekbe menve annyi bizonytalansági tényezővel találjuk magunkat szembe, hogy az eredmények megbízhatósága kérdésessé válhatna.

Végeredményben mi az, amit dolgozatunkból felhasználhatónak látunk? Egyrészt sikerült kimutatni mind egy városhierarchia, mind pedig valamiféle térbeli rend meglétét. Megkülönböztethetővé vált egymástól hat város csoport, helyesebben hierarchikus szint. Az első három szint városainak zöme jogi értelemben is királyi város, civitas, azonban szép számmal találhatók ilyenek a negyedik szintben is. A város—mezőváros (helyesebben kisváros) — mint gazdasági fogalmak — közti határt tehát kb. a negyedik szint alján kellene megvonnunk, és így az ide tartozó jogilag mezővárosok a városok (esetleg inkább középvárosok) közé sorolandók. Az ötödik—hatodik szint települései zömükben jogilag mezővárosok, azonban többségükben úgy látszik, hogy városias funkciókat is elláttak és valóban

ezzel képezhetnék az átmenetet a városok és a falusias mezővárosok között. Sajnos, a hatodik

4. táblázat

a) Iparosok számaránya a 25 legtöbb egyetemistát küldő városból

Segesvár	54,8 ⁰ / ₀
Medgyes	45,8 ⁰ / ₀
Nagyszében	39,3 ⁰ / ₀
Brassó	38,1 ⁰ / ₀
Berethalom	36,4 ⁰ / ₀
Besztercebánya	20,0 ⁰ / ₀
Kolozsvár	19,4 ⁰ / ₀
Székesfehérvár	15,4 ⁰ / ₀
Esztergom	15,4 ⁰ / ₀
Kőszeg	15,0 ⁰ / ₀
Pécs	14,7 ⁰ / ₀
Varasd	13,6 ⁰ / ₀
Nagyszombat	13,5 ⁰ / ₀
Sopron	13,3 ⁰ / ₀
Buda	11,8 ⁰ / ₀
Körmöcbánya	10,3 ⁰ / ₀
Nezsider	9,5 ⁰ / ₀
Pozsony	9,4 ⁰ / ₀
Pest	9,3 ⁰ / ₀
Kismarton	8,9 ⁰ / ₀
Vác	8,0 ⁰ / ₀
Szentgyörgy	8,0 ⁰ / ₀
Temesvár	5,6 ⁰ / ₀
Szeged	5,0 ⁰ / ₀
Zágráb	4,3 ⁰ / ₀

b) Az öt legmagasabb iparos-számarányú város iparági megoszlása

Megnevezés	Szám	%
Fémipar és fegyvergyártás	31	22,5
Szövő- és fonóipar	13	9,5
Bőripar	9	6,6
Faipar	11	8,1
Élelmezési ipar	11	8,1
Ruházati ipar	49	35,7
Építő- és agyagipar	13	9,5
Összesen	137	100,0

szint teljességét nem tudjuk az anyakönyvek alapján meghatározni, noha igyekeztünk számukat egyéb adatokkal bővíteni, és ezeket a térképen feltüntetni [53].

Szándékosan foglalkoztunk bizonytalan terminológiával. Várostörténet írásunk a civitas—oppidum, a város—mezőváros jogi fogalom párokat hajlamos gazdasági értelemben is használni, sőt olykor azonosítja a mezővárost a német „Ackerbürgerstadt”-tal. Tanulmányunkban nem ezt a kérdést akartuk megoldani, csak a megoldáshoz igyekeztünk adalékokkal szolgálni. Városaink hierarchikus tipológiájával más alkalommal akarunk foglalkozni. Véleményünk szerint azonban gazdasági funkciók viszonylatában a jogi értelemben mezővárosok több csoportra oszlanak a teljesen városiastól a zömében falu-

siasig. Következő feladat lenne a 800 mezővárost településképük alapján osztályozni, hiszen feltehetően a gazdaságilag városfunkeiót ellátó település külső formájában is hasonul a városokhoz.

Nem kevésbé tartjuk fontosnak a városhálózat térbeli elhelyezkedéséről kimutatható eredményünket. A városhierarchia itt is érvényesült a piaci körzeteken keresztül, és ez kereskedelem-történetileg is kiértékelhető majd.

Hozzá kell tennünk, hogy ez a kimutatható városhierarchia a maga térbeli rendjével a 15. század második felének állapotát tükrözi. A kora középkori állapot más volt. A korai, az Árpád-korra visszamenő városhálózat központjai

Fehérvár és Esztergom voltak. Köreink megtekintése után világossá válik, hogy ennek — Buda javára — meg kellett változni. A településhálózat tehát átrétegződött. Ugyancsak kirajzolódk a jövő is. Természetes, hogy Váradról Debrecenbe tevődik át a súlypont, de Kolozsvár vagy Zágráb későbbi nagy szerepét is meg lehet magyarázni.

Végül a három negyedszázados periódus egybevetése újabb adatokkal szolgál annak az időpontnak a meghatározásához, amikor a magyar városfejlődés iránya a nyugat-európaítól elkanyarodott, megtorpant. E kérdések megválaszolása azonban nem ennek a dolgozatnak a feladata.

ADATTÁR

Munkánk alapanyaga természetesen az Adattár. Itt adjuk meg — a 75 éves átlagban elfoglalt rangsor rendjében — az egyes városokból külföldre beiratkozottak számát, ennek negyedszázados bontását, valamint külön a bécsi és krakkói egyetemekre iratkozókat. Az első szám tehát az összes beiratkozót jelenti. Utána zárójelben egymástól vesszővel elválasztva a három negyedszázados periódus adatai következnek, majd új mondatban *B* a bécsi, *K* a krakkói egyetemre iratkozókat jelentik. Ezután a helység birtokosaira vonatkozó megjegyzések következnek, elsősorban Csánki munkája alapján (*Cs*) Több városnál Engel Pál barátom tájékoztatott a birtokviszonyokról, az ő készülő munkája a 15. századi magyar nagybirtokkal foglalkozik, segítségét ezúton is köszönöm (*E*). Amennyiben más adatot használtunk, külön idézzük.

Az Adattár forrásai:

Die Matrikel der Universität Wien. Bd. I—III. Graz—Köln, 1954—59. (Publikationen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung, VI. Reihe, Quellen zur Geschichte der Universität Wien.)
Album studiosorum universitatis Cracoviensis, Tom. I—II. Cracoviae, 1887—1892.
Csánki Dezső: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában. I—III. V. k. (Hunyadiak kora Magyarországon. Gr. Teleki József művének folytatása gyanánt, a M. Tud. Akadémia történelmi bizottságának megbízásából szerkeszti) Bp. 1890—1913.
Engel Pál szíves közlése.

Az egyes városokra vonatkozó adatok

Az I—II. hierarchikus szint városai

Budapest 251 (54, 91, 106). *B* 164, *K* 87.
Buda külön 147 (30, 49, 68) *B* 101, *K* 46.
Pest külön 99 (23, 40, 36). *B* 60, *K* 39.
Ezen felül a következő külvárosokból:
Felhéz, Szentfalva, Lógod, Gubacs összesen: 5 (1, 2, 2) *B* 3, *K* 2.
Szeben (Nagyszeben) 187 (52, 71, 64). *B* 147, *K* 40.
(Mint említettük, Kisszeben adatainak egy része is — legalább is krakkói vonatkozásban — a Cibirium-i adatok közt található. A megadott szám Krakkó esetében már az általunk módosított.)
Brassó 170 (63, 55, 52). *B* 117, *K* 53.
Pozsony 121 (27, 44, 50). *B* 113, *K* 8.
Körmöcbánya 118 (41, 44, 33) *B* 67, *K* 51.

Kassa 117 (41, 51, 25). *B* 13, *K* 104.
Sopron 112 (24, 39, 49). *B* 111, *K* 1.
Szeged 102 (23, 38, 41). *B* 45, *K* 57.

Ezek a városok mind közismerten királyi városok lévén, birtokosra utaló megjegyzéseket nem tettünk. A továbbiakban sem közlünk ilyeneket az ismert szabad királyi, bánya- vagy szász városok esetében.

A III. hierarchikus szint városai

Lőcse 88 (36, 20, 32). *B* 14, *K* 74. Királyi város.
(Nagy-Várad 78 (30, 30, 18). *B* 26, *K* 52. Püspöki és káptalani város, *Cs* I. k. 600—601.
Segesvár (castrum Scheysz, Schesz, Schespurgh stb.) 75 (21, 24, 30). *B* 50, *K* 25. Szász város.
Kolozsvár 69 (32, 21, 16). *B* 47, *K* 22. Királyi város.
Pécs 64 (20, 22, 22). *B* 39, *K* 25. Püspöki, káptalani civitas. *Cs* II. k. 463—65.
Székesfehérvár (Alba Regia, -Regalis, Weissenburg, Stuelweissenburg). 63 (24, 23, 16). *B* 41, *K* 22. Királyi város.
Beszterce 63 (11, 13, 39). *B* 13, *K* 50. Szász város. (Vannak más Besztercek is, pl. Vágbeszterce. A nyitrai és esztergomi egyházmegyei Besztercét természetesen nem vettük figyelembe.)
Bártfa 50 (20, 20, 10). *B* 1, *K* 49. Királyi város.
Késmárk 49 (15, 16, 18). *B* 4, *K* 45. — 1404: civitas, 1463: vörös viasszal pecsétlés joga, 1464-től Szapolyai birtok. *Cs* I. k. 251.
Besztercebánya (Novum Solium). 47 (16, 20, 11). *B* 24, *K* 23. Királyi bányaváros.
Nagyszombat 47 (11, 25, 11). *B* 41, *K* 6. Királyi város.

A IV. hierarchikus szint városai

Eperjes 44 (15, 17, 12). *B* 3, *K* 41. Királyi város.
Esztergom 42 (7, 14, 21). *B* 29, *K* 13. Királyi (részen egyházi) város.
Medgyes 41 (10, 11, 20). *B* 30, *K* 11. Szász város. (Összetéveszthető több más, hasonló nevű mezővárossal azonban a bejegyzések szerint Erdélybe helyezhető, a nevek zöme pedig szász.)
Kismarton (Eisenstadt, Ferrea civitas). 40 (7, 16, 17). *B* 40, *K* — 1388: civitas libera, 1409: civitas, de: 1410: oppidum. Osztrák kézen, rövid ideig Corviné. *Cs* III. k. 592—93.
Temesvár 40 (17, 9, 14). *B* 23, *K* 17. Királyi civitas, 1492. *Cs* II. k. 21—22.
Selmezbánya (Schebnicia, Semnicia, Banya stb.) 38 (2, 15, 21). *B* 16, *K* 22. Királyi bányaváros.

Vác 33 (12, 13, 8). B 25, K 8. Püspöki civitas. Cs I. k. 93. Nehéz szétválasztása Bácsból (német helyesírás miatt), de nem lehetetlen.

Gyula 31 (9, 10, 12). B 15, K 16. — 1422: civitas, 1438, 1495: oppidum. A Marótiaké, 1482-től Corviné. Cs I. k. 647.

Torda 31 (7, 10, 14). B 7, K 24. — 1297, 1467: civitas, 1453, 1521: oppidum. Királyi birtok. Sóbányaváros. Cs V. k. 683—89.

Zágráb 30 (14, 11, 5). B 25, K 5. Királyi város (egyházi részirtok).

Szatmár és Szatmárnémeti 30 (11, 11, 8). B 8, K 22. (Szatmár külön 18, Szatmárnémeti 12.) Mindkettő Szapolyai-birtokban levő oppidum. Cs I. k. 469.

Kamocn 29 (7, 16, 6). B 10, K 19. — 1407: civitas, később oppidum, 1521: újra civitas. A kalocsai érseké volt. Cs II. k. 235, 237.

Berethalom (Birthalben stb.), 28 (3, 11, 14). B 22, K 6. Szász település. (Mezőváros?)

Szomolnok (Smolnicia stb.), 28 (17, 4, 7). B 10, K 18. Királyi bányaváros. Cs I. k. 254.

Kisszeben 27 (5, 10, 12). Mint Krakkó. Királyi város. — L. még fenn (Nagy-) Szeben alatt.

Nagybánya (Rivulus dominarum) 27 (5, 8, 14). B 11, K 16. — 1469: Kőfal, 1481: civitas, királyi bányaváros. Cs I. k. 467.

Szentgyörgy 27 (4, 14, 9). B 27, K —. *Szentgyörgyiek* oppiduma. *Ila*, Turul, 1927, 48. stb.

Szentágota (Vallis Agnetis), 26 (6, 10, 10). B 18, K 8. Szász település. Mezőváros?

Enyed (Engedinum), 25 (7, 11, 7). B 11, K 14. Az erdélyi káptalan oppiduma. *Iczkovits Emma*: Az erdélyi Fehér megye a középkorban, Bp. 1939, 54.

Varasd 25 (4, 11, 10). B 20, K 5. Mátyás uralkodása idején királyi civitas, majd Corvin János és Brandenburgi György oppiduma. *Zlatko Tanodi*: Monumenta Historica Liberae Regiae Civitatis Varasini, T. I. Varasini, 1942, 171-től passim.

(Szepes-) Olasz (Villa Latina, Walendorf), 24 (8, 10, 6). B—K 24. Csak a krakkói adatokat vettük figyelembe. Lengyel zálogban levő oppidum. Cs I. k. 253.

Szászsebes (Mülbach, Mülnbach). 24 (7, 4, 13) B 12, K 12. Szász oppidum (?)
(A krakkói adatok egy része a szepességi Mühlbachra vonatkozhat. Egyházmegye — ahol van — azonban itt is erdélyi.)

Zólyom 24 (5, 11, 8). B 8, K 16. Királyi (mező?) város.

Az V. hierarchikus szint városai

Csanád 23 (10, 8, 5). B 13, K 10. Egyházi civitas. Cs I. 691.

Lippa 23 (4, 11, 8). B 5, K 18. A király, a Bánffyak, majd Corvin kezén. 1440—1486: civitas, 1446—1483: oppidum. Cs I. k. 764.

Nagydisznód (Helta, Heltau), 22 (6, 5, 11). B 18, K 4. Szász oppidum. (?)

Nezsider (Neusidel). 22 (2, 12, 8). B 21, K 1. — 1432: civitas, 1437—1493: oppidum, Szentgyörgyi-birtok. Cs III. k. 673—4.

Győr 21 (7, 5, 9). B 18, K 3. — 1482: civitas, de 1454: oppidum. A püspök és a káptalan kezén. Cs III. k. 539—542.

Kőszeg (Guns), 21 (6, 7, 8). B 19, K 2. — 1490: civitas, 1433—1483: oppidum. Osztrák kézen, 1483—90: Corviné. Cs III. k. 724—725. (714—15 is.)

Szombathely 21 (3, 11, 7). B 18, K 3. — 1495: civitas. A győri püspöké. Cs II. k. 729.

Újlak 20 (8, 4, 8). B 7, K 13. — 1454: civitas. Az Újlakiak birtoka Cs II. k. 288—9.
(Az egri stb. egyházmegyei Újlakokat nem vettük figyelembe.)

Privigyé 20 (6, 9, 5). B 6, K 14. A bajmóci uradalom tartozéka, egy ideig Corvin-kézen. E.

Tur (Nagytur), 20 (10, 5, 5). B 8, K 12. Parlagi és Kállai, közben Corvin-birtok, oppidum. Cs I. k. 666.

Csázma 19 (4, 14, 1). B 18, K 7. A zágrábi püspök oppiduma E.

Gyöngyös 19 (2, 9, 8). B 12, K 7. Oppidum világi birtokosok kezén. Cs I. k. 54.

Körmend 19 (5, 9, 5). B 16, K 3. — 1437: civitas, 1455: oppidum, Elderbach, majd Bakócz-kézen. Cs II. k. 723—24.

Beregszász (Szász), 18 (6, 8, 4). B —, K 18. Királyi oppidum, Cs I. k. 411.

Szalánkemén 18 (9, 9, 0). B 6, K 12. — 1502: civitas regia. Cs II. k. 237—8, 233.

Debrecen 17 (1, 7, 9). B —, K 17. — 1484: civitas, 1460—1477: oppidum, Hunyadi-birtok. Cs I. k. 597—98.

Dés 17 (2, 7, 8). B 4, K 13. Királyi sóbányaváros. (Oppidum?)

Kapronca 17 (8, 9, 0). B 16, K 1. 1476-től Ernusz birtok, E.
(Az adatok nem vonatkozhatnak a sárosi Kaproncára.)

Földvár (Castrum Marie, Marienburg), 16 (3, 9, 4). B 12, K 4. Szász település. (Oppidum?)

Dombró 16 (10, 5, 1). B 12, K 4. A zágrábi püspöké volt. E.

Pápa 16 (4, 6, 6). B 16, K —. 1409-től oppidum, Garai, majd Szapolyai-birtok, Cs III. k. 214.

Rozsnyó 16 (6, 0, 10). B 6, K 10. Az esztergomi érsek oppiduma (1414: civitas), bányaváros. Cs I. k. 128.
(Egy-két adat talán Barcarozsnyóra vonatkozik, bár a magas krakkói arány ez ellen szól, szászok ritkábban mentek Krakkóba.)

Samarja 16 (3, 6, 7). B 15, K 1. Királyi város. *Borovszky*, Pozsony megye, 108—109.

Tolna 16 (5, 6, 5). B 9, K 7. A fehérvári prépost oppiduma Cs II. k. 412.

Kisvárda (Várda, Waradia), 15 (4, 5, 6). B 2, K 13. A Várday család oppiduma, Cs I. k. 507.

Miskolc 15 (4, 7, 4). B 2, K 13. Királyi civitas és oppidum (felváltva). Cs I. k. 166.

Musna 15 (4, 3, 8). B 13, K 2. Szász mezőváros (?)

Szikszó 15 (3, 6, 6). B 1, K 14. Perényiek oppiduma. Cs I. k. 201.

Eger 14 (1, 7, 6). B 6, K 8. Egyházi város. Cs I. k. 53—54.

Gönc 14 (1, 4, 9). B —, K 14. 1471-től királyi oppidum, Cs I. k. 198. (előtte Bebek.)

Siklós 14 (7, 4, 3). B 6, K 8. Garai, 1482-től Corvin, 1494: Both oppiduma, Cs II. k. 457—8, 465—6.

Bazin 13 (1, 4, 8). B 13, K —, Szentgyörgyieké, *Ila*, Turul, 1927, 47.

Gara 13 (8, 1, 4). B 6, K 7. Garai, Bánffy, Mátyás uralkodása végén Corvin-kézen levő oppidum, Cs II. k. 282—3.

Futak (és Ófutak) 13 (3, 7, 3). B 6, K 7. Oppidum Garai, majd Corvin-kézen, Cs II. k. 137.

Kereszténysziget 13 (3, 5, 5). B 8, K 5. Szász mezőváros (?)

Leibic 13 (5, 6, 2). B 1, K 12. Oppidum lengyel zálogban. Cs I. k. 252, 246. p. 2. j.

Csütörtök (Loipersdorf, villa Leopoldi), 13 (0, 6, 7). B 13, K —. Szentgyörgyi-birtok, *Ila*, Turul, 1927, 38, 42, stb.

Rohonc (Rechnitz), 13 (3, 6, 4). B 13, K —. Oppidum, a Garaiaké, majd Marienwerder Jakabé, később Elderbach-birtok. Cs II. k. 718—19, 727.

Sárospatak (Patak) 13 (5, 4, 4). B 4, K 9. A Pálócziak, majd Perényiek oppiduma, Cs I. k. 338.

Újbánya (Königsberg, de monte regis), 13 (3, 6, 4). B 13, K —. Királyi bányaváros.
(A krakkói Königsberg stb. adatokat nem lehetett figyelembe venni.)

- Varannó* 13 (1, 5, 7). B —, K 13. Rozgonyi-oppidum, Cs I. k. 340.
- Régen* 13 (1, 5, 7). B 1, K 12. a Losonczi és a Losonczi—Bánffy családok oppiduma, Cs V. k. 67—68.
- Feketehalom* (Czeydinum) 12 (0, 9, 3). B 9, K 3. Szász mezőváros (?)
- Béla* 12 (1, 7, 4). B 2, K 10. Oppidum, majd civitas lengyel zálogban, Cs I. k. 246. p. 2. j. 250.
- Erdőd* 12 (4, 2, 6). B 6, K 6.
- A krakkói erdői adatok inkább a szatmári Erdődre vonatkoznak, ezért azzal azonosítottuk. Lehetséges azonban, hogy több adat, valamint a bécsiek a Valkó megyei Erdődre vonatkoznak. (Cs II. k. 282.) — A szatmári Erdőd azonban jelentős település, 1503-tól oppidum, Drágffy-birtok. *Maksai Ferenc*: A középkori Szatmár megye. (Település- és Népiségtörténeti Értekezések 4. sz.) Bp. 1940, 133—134.
- Homonna* 12 (4, 3, 5). B 1, K 11. Drugeth-oppidum, Cs I. k. 337.

A VI. hierarchikus szinthez tartozó települések

- Csepreg* 11 (3, 2, 6). B 11, K —. Kanizsai-oppidum, Cs III. k. 590—1.
- Dengeleg* 11 (4, 4, 3). B 3, K 8. A szatmári Dengeleg lehet, amely ugyan a Dengelegiek faluja, de elég népes, iparosokkal. Cs I. k. 473, 493, *Maksai* 1940, 128.
- Fehéregyháza* 11 (2, 3, 6). B 2, K 9. Szász mezőváros (?)
- Pozsega(vár)* 11 (3, 5, 3). B 5, K 6. Vegyesen civitas és oppidum, a Hédványiaké. Cs II. k. 393, 397.
- Szelindek* (Stolczenburg), 11 (1, 3, 7). B 10, K 1. Szász oppidum (?)
- Bács* 11 (3, 4, 4). B 8, K 3. Egyházi oppidum Cs II. k. 136.
- Apáti* 10 (3, 6, 1). B 5, K 5. A kalocsai érsek oppiduma. Cs II. 189.
- (A krakkói adatok alapján úgy látszik, hogy a bácsi egyházmegyei, azaz Bodrog megyei Apátiról van szó.)
- Hagymás* 10 (2, 4, 4). B 6, K 4. Világi kézről a budavári prépostság kezére jutó oppidum. Cs II. k. 283. Pécsi egyházmegye.
- Karánsebes* 10 (1, 7, 2). B 2, K 8. Királyi, hol civitas, hol oppidum. Cs II. k. 21, 82.
- Károly* 10 (2, 7, 1). B 3, K 7. A Károlyiak oppiduma, Cs I. k. 468.
- Korpona* 10 (1, 7, 2). B 5, K 5. Királyi város.
- Kőhalom* (Reps, Ruppas, de Lapide) 10 (4, 2, 4). B 5, K 5. Szász (mező)város.
- Krapina* 10 (6, 3, 1). B 10, K —. Corvin mezővárosa. E.
- Kraszna* 10 (2, 6, 2). B —, K 10. Falu (?), a Bánffyaké. Cs I. k. 583, 586.
- Modrus* 10 (0, 5, 5). B 9, K 1. A Frangepánoké, E. (város?)
- Nagy Mihály* 10 (4, 4, 2). B 1, K 9. A Nagymihályiak oppiduma. Cs I. k. 337—8.
- Óvár* (Altenburg) 10 (0, 2, 8). B 10, K —. Szentgyörgyi birtok, oppidum. Cs III. k. 672, 676.
- Ruszt* 10 (0, 0, 10). B 10, K —. Oppidum, egymás után több világi birtokos kezén. Cs III. k. 594.
- Vári* 10 (7, 2, 1). B 3, K 7. Munkácshoz tartozó, tehát királyi oppidum. Cs I. k. 411, 412.
- Szempe* (Wartberg), 10 (0, 4, 6). B 10, K —. A Szentgyörgyiek mezővárosa, *Ila*, Turul, 1927, 61.
- Prázsmár* (Tartala), 10 (3, 4, 3). B 9, K 1. Szász oppidum (?)
- (*Nagy*)*Sarló* 10 (2, 2, 6). B 5, K 5. A Lévai Cseheké. E.
- Lendva* (és Alsólendva), 10 (4, 2, 4). B 9, K 1. A Bánffyak mezővárosa, Cs III. k. 22. — A két anyakönyvben előfordul 7 Lendva, 3 Alsólendva és 2 Felsőlendva. — Valamelyikük a kettő közül mindenképp beletartozik ebbe az alsó hierarchikus szintbe, azonban mivel Alsólendva a több, azt vettük be.
- Ivanics* 9 (3, 4, 2). B 9, K —. A zágrábi püspöké. E.
- Izdenc* (Zdenc), 9 (6, 3, 0). B 5, K 4. A Móróc, majd a Báthory-család birtoka, E.
- Kálmáncsehi* 9 (4, 4, 1). B 7, K 2. Ide számítottuk az 1445-ben Bécsben említett Csehi Györgyöt, ez ugyanis Handó György, Kálmáncsehi szülötte. — Az oppidum a Marczaliaké, majd Báthoryaké volt. Cs II. k. 578.
- (*Nagy*)*Kapos* 9 (1, 4, 4). B 3, K 6. Oppidum, főbb birtokosa a Drugeth-család. Cs I. k. 386.
- Köpcsény* 9 (1, 3, 5). B 9, K —. A Kapler, majd Szentgyörgyi családok oppiduma. Cs III. k. 674—675.
- Lábod* 9 (4, 3, 2). B 6, K 3. A Marczall, majd Báthory családok oppiduma, Cs II. k. 579.
- Németpróna* 9 (1, 4, 4). B 2, K 7. A bajmóci uradalomhoz tartozott, E.
- (*Nyír*)*Bátor* 9 (4, 0, 5). B 1, K 8. A Báthoryak oppiduma, Cs I. k. 506.
- Szászhermány* (Mons mellis, Honigberg), 9 (0, 3, 6). B 4, K 5. Szász mezőváros (?)
- Szond* 9 (3, 2, 4). B 4, K 5. Az óbudai apácák oppiduma, Cs II. k. 138—9.
- Sztropkó* 9 (2, 2, 5). B —, K 9. A Perényiek oppiduma, 1430: civitas. Cs I. k. 338—9. Az 1480-as években Corviné.
- Tata* (Otata) 9 (2, 5, 2). B 7, K 2. Királyi oppidum, Cs III. k. 491—2.
- Újhely* 9 (3, 2, 4). B 3, K 6. Oppidum, főleg világi családok kezén. Cs I. k. 339.
- Zilah* 9 (4, 3, 2). B 7, K 2. Az erdélyi püspök oppiduma. Cs I. k. 550.
- Déva* 9 (0, 3, 6). B 1, K 8. Királyi oppidum, Cs V. k. 57—58.
- Eczel* (Heczal, Heczeldorf), 8 (2, 5, 1). B 5, K 3. Szász település.
- Gölnicbánya* 8 (2, 3, 3). B —, K 8. Bányaváros. Cs I. k. 251.
- Kő* 8 (2, 4, 2). B 5, K 3. A szerémi püspök városa. Cs II. k. 234—5.
- Libetbánya* 8 (6, 1, 1). B 1, K 7. Bányaváros.
- Liszka* 8 (1, 6, 1). B 1, K 7. A szepesi káptalan oppiduma. Cs I. k. 337.
- Maros* 8 (0, 5, 3). B 4, K 4. Királyi oppidum.
- Mohács* 8 (2, 1, 5). B 6, K 2. A pécsi püspök oppiduma. Cs II. k. 463.
- (*Német*)*Lipcse* 8 (3, 2, 3). B 1, K 7. Szapolyai birtok. E.
- Nyitra* 8 (2, 2, 4). B 4, K 4. A püspök városa. E.
- Podolin* 8 (1, 2, 5). B —, K 3. Oppidum lengyel zálogban. Cs I. k. 253.
- Veszprém* 8 (2, 1, 5). B 8, K —. Egyházi civitas, Cs III. k. 216—18.
- Zsolna* 8 (4, 1, 3). B 2, K 6. Királyi város. Cs *Fekete Nagy* 98—94.

Jegyzetek

- [1] *Walter Christaller*: Die zentralen Orte in Süddeutschland, Jena, 1933. Új kiadás: Darmstadt, 1968.
- [2] *Vö. Mendöl Tibor*: Általános településföldrajz. Bp. 1963, 483—490. p.

- [3] *Major Jenő*: A magyar városhálózatról. Településtudományi Közlemények, 16, 32—65. p. (1964).
- [4] *Walter Schlesinger*: Über mitteleuropäische Städtelandschaften der Frühzeit. Blätter für

- deutsche Landesgeschichte, 93, 24. p. (1957). — Most új kiadásban is olvasható: Die Stadt des Mittelalters. Bd. I. (Wege der Forschung, Bd. CCXLIII.) Darmstadt, 1969, 251. p. — Schlesinger-től átvette ezt: *Jürgen Sydow*; Anfänge des Städtewesens in Bayern und Österreich. (Beiträge zur Geschichte der Städte Mitteleuropas, I, Die Städte Mitteleuropas im 12. und 13. Jahrhundert, Linz, 1963.) 55 p. — V. ö. erre a problematikára újabban: *Michael Mitterauer*: Das Problem der zentralen Orte als sozial- und wirtschaftshistorische Forschungsaufgabe. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 58, 433—467. p.
- [5] *Robert E. Dickinson*: The West European City. A Geographical Interpretation. London, 1962, 299. p.
- [6] *Friedrich Bruns—Hugo Weczerka*: Hansische Handelsstrassen. Atlas. Köln—Graz, 1962. — számos térképlapot közöl a német Hansa középkori úthálózatáról. Megfigyelhető több helyen, hogy azonos súlyú, ugyanazon útvonalon fekvő városok egymástól egyforma távolságban vannak. Pl. Braunschweigtől kb. ugyanolyan távolságra fekszik Goslar és Hildesheim, de Goslar és Hildesheim is nagyjából egyforma messze van. Hildesheimtől ugyanolyan távolságra fekszik Hameln (13. térkép). Göttingen és Kassel közt ugyanilyen a távolság. Nincs sokkal messzebb Paderborntól Soest, a Soest—Paderborn távolság pedig pontosan azonos az út folytatásán a Soest—Dortmund köztivel (19. és 18. térkép). A Paderborn—Soest—Dortmund útvonalon tovább haladva ugyanolyan messze találjuk Duisburgot is (17. térkép). Stb.
- [7] *Herbert Fischer*: Burgbezirk und Stadtgebiet im deutschen Osten, (Wiener Rechtsgeschichtliche Arbeiten, Bd. III.) Wien—München, 1956, 36, 43, 45, 58, 72, 74. p. Különösen: 58. — *Hans Strahm* mutatott rá [Zur Verfassungstopographie der mittelalterlichen Stadt mit besonderer Berücksichtigung des Gründungsplanes der Stadt Bern, Zeitschrift für Schweizerische Geschichte, 30, 397—400. p. (1950).] szintén a távolsági kereskedők szállásának biztosítása szükségletének a városalapításra gyakorolt hatására. Az egy nap alatt megtehető út végén városokat alapítanak.
- [8] *Hektor Ammann*: Vom Lebensraum der mittelalterlichen Stadt. Ein Untersuchung an schwäbischen Beispielen, Berichte zur Deutschen Landeskunde, 31, 284—316. p. (1963).
A feudális Magyarországon latinul oppidumnak nevezték a nem teljes városi szabadságjogokkal rendelkező városokat szemben a civitas-okkal, a teljes jogú városokkal. A civitasokat fállal vették körül, és ez mintegy jogi választóvonalat képezett köztük és az oppidumok közt. (Vö. *Eckhart Ferenc*: Magyar alkotmány- és jogtörténet. Bp. 1946, 75. p.) Valószínűleg ebben a tényben kereshetjük a „mezőváros” szó eredetét. Az oppidum magyar megfelelője, a mezőváros ugyanis nem mezőgazdasági várost jelentett, hanem olyant, amely nincs erősítve. (Vö. mezei és végvári katonaság megkülönböztetése a XVI—XVII. században.) (A mezővárosokra l. Bácskai Verának a 11. j. ben id. művét.)
- [10] *Szűcs Jenő*: Városok és kézművesség a XV. századi Magyarországon. Bp. 1955, 92—111. p.
- [11] *Bácskai Vera*: Magyar mezővárosok a XV. században. (Értekezések a történeti tudományok köréből 37.) Bp. 1965, 71 skk.
- [12] I. m. 75. p.
- [13] Uo. 80—81. p.
- [14] L. pl. *Elekes Lajos*: Rendiség és központosítás a feudális államokban, Problémák a kérdés ke-
- let-európai vonatkozásainak kutatásában, különös tekintettel a XV. századi Magyarország viszonyaira, Bp. 1962, 75—76. p. — *Uő*, Rendi ellentétek és kutatási problémáik a XV. századi Magyarországon. Történelmi Szemle, 7, 282—84. p. (1964). Vö. még *Székely György*: Vidéki termelőágak és árukereskedelem Magyarországon a XV—XVI. században, Agrártörténeti Szemle, 3, 340. p. (1961). stb.
- [15] Die geschichtliche Stellung der Städte Krems und Stein, Krems und Stein, Festschrift zum 950-Jährigen Stadtjubiläum, Krems a. d. Donau, 1948. 40—43. p.
- [16] *Heinz Stoob*: Minderstädte. Formen der Stadtentstehung im Spätmittelalter, Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 46, 1—28. p. (1958) — *Carl Haase*: Stadtbegriff und Stadtentstehungsschichten in Westfalen. Überlegungen zu einer Karte der Stadtentstehungsschichten, Die Stadt des Mittelalters i. m. I. k. 60—94. p.
- [17] Geschichte des Bürgertums in Ungarn, Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, 20 356—407. p. (1927—28.)
- [18] L. (előbb) 11—13. j.
- [19] L. (előbb) 10. j.
- [20] Das Ofner Stadtrecht, hsgg. v. *Karl Mollay* (Mon. Hist. Bp. I. k.), Bp. 1959. 131. p.
- [21] Uo. 150—151. p. — Hasonló osztrák és német példákra l. *H. Fischer*-nek a 7. j.-ben idézett adatait.
- [22] *Martinus Georgius Kovachich*: Codex authenticus iuris tavernicalis, Buda, 1803, 197, 199. p.
- [23] OL. Filmtár Esztergomi primási lt. Archivum ecclesiasticum vetus nr. 81.
- [24] Budapest Története I. k., és kéziratos kandidátusi disszertáció.
- [25] Vö. *Gazdag László*: Útitársunk a térkép. Bp. 1969, 55. p.
- [26] *Glaser Lajos*: Dunántúl középkori úthálózata. Századok, 63. (1929). — Erdélyre használható: *Otto Mittelstrass*, Beiträge zur Siedlungsgeschichte Siebenbürgens im Mittelalter (Buchreihe der Südostdeutschen Historischen Kommission, Bd. 6.), München, 1961, IV. térképmel- léklete.
- [27] *Brunner*: i. m. 42. p. — Más felosztások is akad- nak. *Haase* pl. megkülönbözteti a kisvárosokat a „Minderstadt”-októl. I. m. 77. p.
- [28] Természetesen történetek kísérletek a városok lélekszámának meghatározására, ezeket összefoglalva, *Szabó Istvánnál* olvashatjuk: Magyarország népessége az 1330-as és az 1526-os évek között, Magyarország történeti demográfiája, Magyarország népessége a honfoglalástól 1949-ig, szerk. Kovacsics József, Bp. 1963. 95—97. p. — Budára l. *Kubinyi, A.*: Topographic Growth of Buda up to 1514, Nouvelles Etudes Historiques publiées a l'occasion du XII^e Congrès International des Sciences Historiques par la Commission Nationale des Historiens Hongrois, T. I. Bp. 1965. 155—157. p.
- [29] *Bácskai*: i. m. 24—26. p.
- [30] *Eric Fügedi*: La formation des villes et les ordres mendiants en Hongrie, Annales Economies, Sociétés, Civilisations, 1970. 966—987. p. — Most már magyarul is megjelent: Koldulórendek és városfejlődés Magyarországon, Századok 106, 69—95. p. (1972).
- [31] Megjegyezzük még, hogy a koldulórendi kolostorokon kívül figyelembe lehetne még venni a városi apácakolostorokat és főként beginaházakat, továbbá az ispotályokat. Így a négy koldulórend (domonkos, ferences, ágostonos és karmelita) mellett ezeket is figyelembe véve, a településhierarchiát finomítani lehet. Nem ér-

- dektelen az ún. „Krisztus teste” céhek vizsgálata sem. Pedig ez volt a hazai, főleg németajkú városaink patriciátusának politikai célokat is szolgáló szervezete, amelyet eddig nálunk sajnos csak vallásos külsőségeikben vizsgáltak. *Pásztor Lajos*: A magyarság vallásos élete a Jagellók korában, Bp. 1940. 23. p. Budán, Pesten, Magyaróvárott, Sopronban, Pozsonyban, Bazinban, Szentgyörgyön, Körmöcbányán, Besztercebányán, Selmecbányán, Eperjesen, Bártfán, Kisszebenben, Lőcsén, Kassán, Egerben, Kolozsvárott, Besztercén, Nagyszébenben és Brassón működött. Általában tehát a legjelentősebb helyeken. Politikai szerepükre: *Kubinyi András*: Budafelhévíz topográfiája és gazdasági fejlődése, Tanulmányok Budapest múltjából, 16, 152. (1964) — *Kováts Ferenc*: A pozsonyi városgazdaság a középkor végén. Pozsony, 1918. 15. p. — *Osztirák viszonylatban* vö. *Hans Lentze*: Die rechtliche Struktur des mittelalterlichen Zunftwesens in Wien und den österreichischen Städte, Mitteilungen des Vereins für Geschichte der Stadt Wien, 15, 20. (1935).
- [32] Hogy a városnak a településhierarchiában elfoglalt helye és az egyetemre járás kapcsolatban van egymással, azt a szomszéd Ausztriában is igazolni tudjuk, ahol pedig más források is rendelkezésünkre állnak. Pl. csak a Felső-Ausztriából Bécsben beiratkozó hallgatók számát tekintve, az a tíz helység, ahonnan 1451—1518 első fele közt a legtöbben iratkoztak (Linz 162, Braunau 155, Freistadt 146, Wels 144, Schärding 111, Steyr 111, Eferding 110, Gmunden 99, Enns 91 és Schwanenstadt 84), ugyanakkor a tartomány tíz legjelentékenyebb helysége. Vö. az Adattárunkban idézett bécsi anyakönyv II. kötetét, a városok jelentőségére pedig: *Österreichisches Städtebuch*, herausgegeben von *Alfred Hoffmann*: 1. Bd. Die Städte Oberösterreichs, Wien, 1968. (Az előbbi a névmutató, az utóbbit a nevezett városokra vonatkozó fejezetek alapján.)
- [33] Vö. *Frankl Vilmos*: A hazai és külföldi iskolázás a XVI. században, Bp. 1873. — *Fraknoi Vilmos*: Magyarországi tanárok és tanulók a bécsi egyetemen a XIV. és XV. században. (Értekezések a történelmi tudományok köréből. III. k. X. sz.) Bp. 1874. — *Schrauf Károly* forrásközlései tették közismertté a külföldi tanulásra vonatkozó adatokat. A Magyarországi tanulók külföldön c. mű II—IV. köteteként jelentek meg: II. k. Magyarországi tanulók a bécsi egyetemen, Bp. 1892. — III. k. *Regestrum bursae Hungarorum Cracoviensis*. A krakkói magyar tanulókháza lakóinak jegyzéke (1493—1558). Bp. 1893. — IV. k. A bécsi egyetem magyar nemzetének anyakönyve 1453-tól 1630-ig, Bp. 1902.
- [34] Vö. *Ábel Jenő*: Egyetemeink a középkorban. Bp. 1881. — *György Bónis*: Repertorium und Bibliographie für die ungarischen Universitäten bis 1500. *Jus Romanum Medii Aevi Pars II*, 7 e aae, Mediolani, 1966. 1—5. p.
- [35] Vö. *Harsányi András*: A domonkosrend Magyarországon a reformáció előtt. Debrecen, 1938, 145—231. p.
- [36] Jubileumi tanulmányok a pécsi egyetem történetéből I. k. Pécs, 1967.
- [37] *Ábel* i. m. 23—27. p. — *L. S. Domonkos*: The History of the Sigismundean foundation of the University of Óbuda (Hungary). Reprinted From Texts and Studies in the History of Mediaeval Education No. XI. Notre Dame, Indiana U. S. A. 1967, 1—33. p.
- [38] *Domonkos, L. S.*: The Polish Astronomer Martinus Bylica de Ilkusz in Hungary, *Klny, The Polish Review* 13, 5. p. (1968).
- [39] L. erre kandidátusi értekezésünket (Budapest története 1440—1529. Középkori fővárosunk, testvérvárosai és környékük a Hunyadi- és a Jagelló-korban.) és annak téziseit.
- [40] Vö. Vita a feudális kori magyar történelem periodizációjáról. (Értekezések a történelmi tudományok köréből Új sorozat 45.) Bp. 1968, 19. p. — Bár a vitán ez a periodizáció nem lett általánosan elfogadva — vö. pl. 91—92. — 1437-hez képest jelentősebb periódushatár.
- [41] *Gerézdi Rabán*: Janus Pannoniustól Balassi Bálintig, Bp. 1968. 268—271. p.
- [42] Az anyakönyvek kiadásainak bibliográfiai adatait l. az Adattár bevezetésében, *Schrauf* kiadásait pedig fenn, a 33. j-ben.
- [43] Vö. *Kubinyi András*: Polgári értelmiség és hivatalnokrétege Budán és Pesten a Hunyadi- és Jagelló-korban, *Levéltári Közlemények*, 39, 207 skk (1969) — valamint fenn, 39. j. — Részletesebb kutatásokra lenne szükség, elsősorban abban a vonatkozásban, hogy a kisebb városok szegényebb polgárfiai — pl. az iparosok gyermekei —, ha külföldi egyetemre iratkoztak, a továbbiakban milyen pályán működtek.
- [44] *Major* i. m. 52. p. j.
- [45] Uo. 54. p.
- [46] Uo. 57. p.
- [47] Vö. az 1514: 1. t. c.-t (Magyar Törvénytar. 1000—1526. évi törvénycikkek. Bp. 1899, 706. p.)
- [48] L. az előbb idézett t. c. § 3.-át.
- [49] *Mályusz Elemér*: A mezővárosi fejlődés (Tanulmányok a parasztság történetéhez Magyarországon a 14. században, szerk. Székely György). Bp. 1953. 173. p.
- [50] Vö. *Szűcs*: i. m. 49 skk. — *Bácskai* i. m. 32—61. p. — valamint a fent id. kandidátusi értekezésünket.
- [51] A szóban forgó iparágak nevei latinul: Fémipar és fegyvergyártás: Arcufex, aurifaber, clipeator, faber, fusor, gladiator, lebetarius, mortarius, monetarius, serator. Szövő- és fonóipar: funifex, lanifex, linifex, pannifex, rasor, textor, tinctor. Bőripar: bursator, cingulator, cerdo, coriarius, corrigiator, sellator. Faipar: currifex, doleator, mensator, scriniator, tornator. Élelmezési ipar: braxator, carnifex, lanius, macellarius, molendinator, molitor, piscator, pistior. Ruházati ipar: calceator, pellifex, pellipar, pileator, sartor, sutor. Építő és agyagipar: carpentarius, lapicida, laterator, lutifigulus, murator, pictor.
- [52] Egyes városok, így Szeged iparos-számárányát feltehetően magasabbnak kell vennünk annál, mint amit adataink mutatnak. Míg Segesvárott 42 személy közül csak nyolcnak nem adják meg vezeték- vagy apja foglalkozásnevét, addig Szegeden 40 közül 17-nek. A 17 hallgató között lehetett még iparos.
- [53] Feltűntettünk néhányat a 8 alatti beiratkozókat küldő települések közül, elsősorban azokat, amelyekből 7-en, esetleg 6-an iratkoztak. Itt azonban nem mehettünk teljességre a rohamosan növekvő azonos települések miatt. Ezen felül *Bácskai Vera* táblázataira támaszkodtunk. Azokat a mezővárosokat, amelyeknek lakossága szerinte korszakunkban meghaladta a 700-at, és nálunk 8-nál kevesebb egyetemistával szerepelnek, valamint azokat, ahol 10-nél több iparágat mutatott ki, feltűntettük térképeinken. Ezek Eszék, Szekcső, Szeremlye, Meggyes (nem az erdélyi), Cegléd, Bátmonostor, Bodrog, Pankota, Atya, Simánd, Békés, Sír. (*Bácskai*: i. m. 25, 26, 34. p.) Többségük azért is felkerült volna a térképre, mert 6—7 egyetemistát küldött külföldre. Ha nem is sikerült lezárni a csonka hatodik hierarchikus szintet, mégis megközelítettük.

PROGNOSZTIKUS ELEMEK A TELEPÜLÉSEK KUTATÁSÁBAN ÉS TERVEZÉSÉBEN

DR. VIDOR FERENC

a műszaki tudományok kandidátusa

Az emberiség ősi idők óta félelemmel és bizonytalansággal eltelve tekint jövője felé. Vajon hozott-e változást a 20. század szédületes társadalmi-technikai fejlődése e tekintetben? Fürkésző kívánságunk, kíváncsiságunk, hogy előre sejtjük, előre tudjuk közelebbi és távolabbi jövőnket, megismerjük a bekövetkező eseményeket, a ma számunkra ugyanolyan „misztikus” tartalmat hordoz, mint sok tízezer év előtt élt elődeink számára. Szorongásaink a jövőt illetően — mondjuk ki — a halál elodázásának, lehető legtávolabbi időpontra való kitolásának vágya, önmagunk társadalmi és egyéni jelentőségének lehető legszélesebb körű elismertetése, a jövőben rejlő „rosszak” kiküszöbölésére irányuló igényeink mind arra mutatnak, hogy a jövővel való foglalkozás, ennek tudatos és nem tudatos elemei, melyek sok generáció óta állnak az emberi érdeklődés előterében, nem sokat változtak. A mai modern ember „safety first”-jét akár Leonardo da Vinci „certezza”-jával, Pascal „certitude”-jével vethetjük össze, sőt ha még régebbre nyúlunk vissza, akkor is csak azt állapíthatnánk meg, hogy *időtlen* biztonságra vágyunk, törekvéseink lelkünk mélyén ősi idők óta alapvetően erre irányulnak.

De mióta van egyáltalán jövő? Lehet, hogy a jövő fogalmát is csak mai gondolkodásmódunknak megfelelően vagyunk képesek a múltba visszavetíteni? Modern tudományos felfogások szerint a *jövő* problémáinak megformálásai szorosán kapcsolódnak az időről alkotott felfogásunkhoz. Jövőre vonatkozó elképzeléseink erős párhuzamot mutatnak egy-egy adott történeti vagy történelem előtti társadalom jelenéről és múltjáról való álláspontunkkal.

Mezei Árpád 1964-ben és 1965-ben a Mérnöki Továbbképző Intézetben tartott előadásaiban és ezekből készült kiadványban [1] fejtette ki az ember időfogalmának kialakulását. Míg az állatok a térben és a jelenben élnek, voltaképpen az ember az idő felfedezője. Az emlékezetre és előrelátásra, tehát az időben előre és hátrafelé való felidézés készségére épülő értelem az érzékszervet folytatásaként és annak kiegészítésként jelent meg — Mezei szerint — az emberiség történetében. A fejlődés irányát a tájéko-

zódási képességek hatósugarának fokozatos növekedésével ítélni meg. A *tapintás* és az *ízlés* még csak a szervezettel közvetlenül érintkező tárgyakról tudósít. A *szaglás* már — megfelelő légnemű közeg útján — bizonyos távolságban levő tárgyakat is érzékelhetővé tesz; a *hallás* és a *látás* már térbeli, távolsági érzékszervek, sőt a normális szem elméletileg a végtelenbe képes tekinteni, így a látás kimeríti a térbeli valóság egészét. Az *értelem*, mint az ember sajátos hatodik érzéke, az előző öt téri érzékre támaszkodva hozzákapcsolja ezekhez az idő fogalmát.

A *homo sapiens* immár az időfogalom — az emlékezet és az előrelátás — segítségével igyekszik a már eddig felismert tér- és időkoordináták mentén kozmikus térségekbe, egyben saját múltjának és jövőjének megismerése felé. Nem áll módunkban ezúttal, hogy e téma mélységébe, részleteibe elmerüljünk. Mezei Árpád utal az emberi agy gátlóműködésének az idő érzékelésével párhuzamos kialakulására, a térbeli és időbeli distanciálással (eltávolodással) együtt járó késleltetett válaszreakció sajátosan emberi jellegére. Rámutat arra is, hogy sokan hajlandók e gátlásokban elsősorban azokat a negatív elemeket figyelembe venni, amely a reakció elodázásában mutatkozik meg. A valóságban ezzel szemben csupán a válaszreakció közvetlensége, ösztönös mivolta gátlódik meg — állítja —, hogy annak helyére reflektált, jól megválasztott és *időzített* cselekvések léphessenek.

E gondolatoknak nagy jelentőségük van később kifejtésre kerülő prognosztikai elképzeléseinknél. Többnyire nem közvetlenül kapcsolódnak egy-egy elvi vagy gyakorlati állásfoglalásunkhoz, mégis, háttérként — úgy érezzük — fontos szerepe van e vonatkozásnak.

Egy kérdés azonban máris óhatatlanul felmerül: vajon a mai európai elidegenedési probléma gyökerei — vagy tán csak tünetei — nem abban a tragikumban rejlenek-e, hogy az ősi (*időtlen*) térhez hozzáadtuk az időt: tér—idő kettősségé, *kétséggé* bővítettük az eredendő egységet? Figyelemre méltó erőfeszítéssel igyekszünk afelé, hogy korunk mai szintjén újra felidézzük, újra átéljük ősi idők mégoly barbár,

de egységesnek tűnő világképét. Az európai kultúra 20. századbeli nagy, az einsteini tér—idő kontinuumra épülő felfedezései az orientális kulturális tradíciókban ma is meglevő, teljesen soha ki nem küszöbölt ősi *teljességszimbolikára* utalnak.

1969-ben Alpbachban nemzetközi symposiumot rendeztek, amelynek fő témáját a jövő vagy — mint Moser professzor bevezető előadásában [2] kifejtette — az emberiség számára lehetséges és kívánatos *jövők* képezték. Előadások, szemináriumok egész sora foglalkozott azzal, hogy mit tehetünk, milyen mértékben tudjuk valóban megismerni és formálni jövőnket. Bizonyára közkeletű igazságot mondunk, de úgy hisszük, minden filozófiai és gyakorlati probléma alapmotívuma ez. Legyen bár víziókról és próféciákról, tervekről vagy prognózisokról szó, önmagunk, nem kevésbé szűkebb és tágabb környezetünk jövő sorsát szeretnénk megismerni, az esetleges veszedelmeket kiküszöbölni.

A jövő előretudásának mértéke, a *jövők* megformálásának lehetősége kétségkívül tágult valamelyest a fejlődés során. Az élet egy-egy szektorában egy-egy tudományterületen vagy gyakorlati problémák kapcsán szabatosabban vagyunk képesek megragadni a jelent követő, időben nem nagyon távoli eseményeket. Tágabb, bonyolultabb, összetettebb alakzatok, jelenségek jövő sorsát azonban modern információelméletre épülő technikánk, computereink ellenére csak nagy bizonytalanságokkal tudjuk valószínűsíteni. Az előre nem látható bizonytalansági tényezők részesedése a jövő színképében a látszólag hatalmas technikai fejlődés ellenére, a korábbi évszázadokhoz, évezredekhez képest még csak jelentéktelen mértékben változott.

Víziót és próféciát, terveket és prognózisokat említettünk az imént. Ami a víziókat illeti, aligha szeretnénk „vizionáriusok” lenni a szó mai értelmében, bár a rómaiaknál a „visio”-nak még kifejezett intellektuális tartalma is volt. Ennek nyomai egész Voltaire-ig vezetnek, aki különbséget tesz bizonyos események, jelenségek bekövetkezését valószínűsítő emberi előrejelzés (prévoyance), és egy „isteni” teljes előrejelzés (prévission) között. A mi korunkra kétségtelenül a jövő tudatos-intellektuális megragadása iránti vágyak a jellemzők, a nem tudatos, a megfoghatatlan, az — isteni — „prévission”-ben rejlő végzetet nemcsak egy emberi „prévoyance”-szal szeretnénk helyettesíteni, hanem a dolgok egymásutánjának tudomásulvétele helyett az emberi sors formálásában is aktívan be kívánunk avatkozni. A történelemben megjelennek a próféták, és próféciáik szemben a víziókkal már az embernek a reámért sors elleni lázadását is kifejezésre juttatják.

A próféciákban a víziókkal szemben már egy aktív változtatni akarás szándéka jelenik meg. Bár az első ószövetségi próféták — mint erre

Pierre Bertaux [3] mutat rá — egy olyan időpontban jelentek meg a történelemben, amikor még küszködniük kellett a nyelvvel, hogy vízióik, jövőre vonatkozó — rendszerint rossz — sejtéseik kifejezésre jussanak, emberfölötti erővel igyekeztek érzésüket kifejezni, embertársaikat megóvni a bekövetkezendőktől. A próféták víziói voltaképpen a társadalommal való *közlés* útján váltak próféciákká.

Lehet, hogy — profán hasonlattal élve — a prófétákat tekinthetjük a mai tervezők őseinek: olyan „szakembereknek”, akik bizonyos értelemben a tervezés, az előrejelzés szükségességét hirdették, akik előre sejtettek bizonyos társadalmi-politikai változásokat, sőt talán a köznépnel jobban látták ezt és felhívták a figyelmet, „javaslatot” terjesztettek elő az esetleg bekövetkezendők korrigálására? — Mai tervezésünk egyik alapvető igénye is az, hogy a mindenkor *jelen* helyzetre épülő *spontán* folyamatokat változtasson meg, szűkebb vagy tágabb társadalmi érdekeknek megfelelően változtasson, korrigáljon. A próféták is valami ilyesmit akartak, a próféciák is valami ilyesmit jelenthettek...

Valami tragikus ellentmondás azonban megnyilvánul a próféciákban. Bertaux [4] hívja fel a figyelmet arra a mélyreható és tulajdonképpen feloldhatatlan feszültségre, amely az ún. „előrejelzés” és az „előretudás” között lép fel. „A jóslatok — a *próféciák* — édeskeveset segítettek Oidiposnak vagy Achillesnek sorsuk megváltoztatásában. Az ellentmondás abban rejlik — írja —, hogy vagy igaz a prófécia, és akkor mit sem használ, vagy hasznosnak bizonyul, ez esetben viszont megszűnik igaznak lenni.”

Az előbbieken tragikus ellentmondást említettünk. Tragikum mellett azonban — úgy hisszük — komikus elemeket is felfedezhetünk, nem annyira a jövő tudásával, inkább nemtudásával kapcsolatban. A híres Cato-nak tulajdonított mondás „Cato aiebat, se mirari, quod non rideret haruspex, haruspicum cum vidisset” (Cato azt mondogatta, mindig csodálkozik azon, hogy nem neveti el magát az egyik haruspex, amikor egy másik haruspexet lát), ilyesmire céloz. A haruspexek, a béljósok komikus figurák lehettek az antik Rómában. Tudhatták róluk, hogy „megjátsszák” magukat, hogy az állatok belső részeinek „vizsgálatai” nyomán készült jóslataiknak, jövőbelátásuknak nincs sok alapja. A haruspexekkel szemben viszont milyen nagy volt a méltóságuk és tekintélyük a pontifexeknek. A pontifexek — a múlt és a jövő, az ember és a világ közötti „hidverők” (pontificere — hidat készíteni) — többnyire tisztában voltak tudásuk korlátaival. Nem mondtak ki olyant, amit nem tudtak, bizonyára sokszor még azt sem, amit tudtak. A kor szintjén informáltak lehettek és nagy tényleges hatalom volt a kezükben a lehetséges *jövők* megítélésére. Nem egészen véletlen, hogy a római caesarok és ké-

sőbb — mind a mai napig — a római pápák viselik a *pontifex maximus* címet.

Szondi Lipót, a neves, Svájcban élő magyar származású pszichológus gyakran használja a „pontifex” szimbólumot mint a belső feszültségek áthidaló én-jelképét. *Gottlieb Gut* [5] egyik munkájában már e jelkép társadalmi szimbolikáját is érinti. A pontifex szimbólum pszichológiai vonatkozásai a pszichológusok körében közismertek. Csak épp hogy megemlítettük ezúttal e gondolatot, mintegy utalván — túl a pontifex jelkép jelentőségén — a pszichológiai háttér kibontásának előbb-utóbb szükségessé váló igényére, ilyen irányú megközelítések lehetőségére.

És mindezek után vajon hogyan állunk a prognózissal? — A próféciában a modern tervezés csiráit véltük felfedezni, kereshetjük-e a mai tudományos prognózisok őseit a római „visio”-kban, a „prévoyance”-ban vagy a „prévission”-ban? *Bertrand de Jouvenel* [6] elveti a „prévission” totális (isteni) értelmezését, a „prévission”-t, a voltaire-i „prévoyance” helyett az ember által felfogható, megragadható jövőkre, a jövő alternatíváira, az ezek közötti *választásokra* vonatkoztatja. Elveti a *futurologiát* is mint tudományos terminus technicust, ezzel is aláhúzva, hogy érdeklődésének előterében nem a jövő (future), a majdan bekövetkező dolgok, események, hanem az egyes jövők *valószínűségi* fokozatai (futuribles) állnak.

A mi álláspontunk közel áll Jouvenelhez. Mi is úgy véljük, hogy legalábbis egy prognózis elkészítésének időpontjában — nem elsősorban az érdekes számunkra, hogy mi lesz valóban, bár törekvéseink természetesen erre is irányulnak, hanem az, hogy a felismert lehetőségek közül társadalmi és egyéni szinten is kedvezőket — vagy kedvezőnek vélteket — választhassuk, prognózisvariánsainkban ezeket vázoljuk fel, terveinket, akcióinkat e kedvezőnek tűnő irányokba fordítsuk.

Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy jövőnk jelenben való teljes megismerését feloldhatatlan ellentmondás takarja. Jól tudjuk, érezzük ezt, és mint oly sok felismert ellentétes egységpár esetében, ezúttal sem tehetünk másként, mint-hogy törekszünk ismereteink határainak kitágítására. Bár tisztában vagyunk gyengeségünkkel, tudjuk korlátainkat és tudjuk azt is, hogy minden további ismeret — így jövőre vonatkozó ismereteink is — újabb és újabb ellentmondásokat szülnek, mégis ellenállhatatlan kényszer hajt bennünket jövőnk — és tegyük hozzá — egyben múltunk mélyebb megismerése felé.

Valóban, a múltat együtt említjük a jövővel: minden újabb, a jövőbe mutató, időben vagy térben kiterjeszkedő feltárás, felfedezés a múlt jobb megértéséhez is hozzásegít bennünket. E gondolat szép példájaként éppen napjainkban győződhetünk meg, hogy a holdközvetek vizsgálatai például a Föld őstörténetéről adnak olyan fel-

világosítást, amelyhez földi körülményeink közepette nem juthattunk volna hozzá. Az előbbi „tétel” azonban fordítva is érvényesül: például a történelem előtti korok mágiájának, vagy korszerűbben „művészete—tudománya—technikája” hármas egységének [7] *együttes* feltárásával jobban megértjük jelenünket, a jövő lehetőségeit és tendenciáit. A mai modern művészeti kifejezésformákat — legyenek ezek szobrászatból, festészetből, zenéből vagy táncból valók — aligha közelíthettük volna meg, az emberiség történetére, sőt őstörténetére vonatkozó hipotézisek nélkül. Mindezzel végeredményben önmagunk megismeréséhez jutottunk közelebb, és miképpen növekvő önismeretünk ismét a külső világról ad „realisabb” képet, közelre és távolra tekintő térbeli és időbeli ismereteink is egymást erősítő láncban fonódnak össze.

*

A víziók és próféciák után témánk időben és térben hozzánk valóban közelebb álló kérdéseire, immár az urbanisztikának prognosztikával és tervezéssel kapcsolatos problémáira kell rátérnünk. Tegyük fel a kérdést, vajon mi az oka annak, hogy a tervezés mellett, sőt a tervezéssel szemben is oly jelentőségteljesen emelkedett ki napjainkban a prognosztika fogalma, vált nyilvánvalóvá a prognózisok szükségessége? Talán a korábbi tervek voluntarizmusa, a későbbi valósgáttól való nagyfokú eltérése, a korábbi merev dogmatikus gondolkodásformáktól való megszabadulás igénye, vagy egyszerűen csak a társadalmi—technikai fejlődés új feltételei alakították ki a mai konstellációt?

A néhány év előtti helyzethez képest kedvezőbb ma a kép; a prognosztikával, a prognózis-alternatívákkal szembeni tudatos ellenállás nagymértékben csökkent. A tájékozatlanság azonban még mindig igen nagy. Rengeteg a kérdés: mi az valójában, hogy prognózis? Hogy függnek össze a prognózisok a tervekkel? Mennyi időre szóljanak? Hány alternatíva készüljön? Milyenek a végrehajtási, a realizálási lehetőségek, és így tovább... Kétségkívül dezorientáltak vagyunk e problémák közepette. Dezorientációnk bizonyára összefügg azzal, hogy új fogalmak bevezetése, meghonosodása — és a prognózisok legalábbis az urbanisztika síkján újnak tekinthetők — kezdeti időszakokban feltétlenül bizonytalanságra készítet.

A víziók, pre-víziók látást, előrelátást jelentenek. Az — isteni — „prévission”-ban rejlő végzetet — mint mondtuk — nemcsak egy emberi „prévoyance”-szal szeretnénk helyettesíteni, hanem a dolgok egymásutánjának tudomásulvétele helyett aktívan is be kívánunk avatkozni az emberi sors formálásába.

Mint már eddigi eszmefuttatásainkból is kiderült, a víziók és próféciák, a tervek és prognózisok közötti határok nem voltak nagyon éle-

sen meghúzhatók. A felvázolt különbözőségeik mellett azonban minden esetben egy jövő felé való fordulást, jövő iránt való érdeklődést mutathattunk ki. Feltárhattuk emellett a jövő egyéni és társadalmi bajait megsejtő, ezeket elhárítani igyekvő tendenciákat is.

Nézzük mindezek után, milyen napjaink tervezése és prognosztikája. Az ember, amióta emberről egyáltalán beszélhetünk — mint P. Atteslander [8] írja — az egyetlen élőlény, amely nemcsak, hogy alkalmazkodott környezetéhez, hanem részbeni alkalmazkodása mellett azt állandóan változtatta, formálta, *tervezte* is. Korábban arra mutattunk rá mi is, hogy az ember környezetformálási igénye milyen szoros összefüggésben van agyi gátlóberendezésének kifejlődésével, az idő már korábban is említett „felfedezésével”. Talán kimondhatjuk, hogy tervezésre akkor kerül sor, amikor egy elkövetkező időszak eseményeivel, jelenségeivel kapcsolatosan erős bizonytalanságot érzünk. Aligha beszélhetünk tervezésről, amikor nagy valószínűséggel *tudjuk*, hogy például bizonyos anyagok kémiai reakciója, — szabatosan és pontosan megismételhetően — ugyanazon újabb anyagok létrejöttét eredményezi. A köznapi életben ez esetben még prognózist sem említünk, annyira természetesnek vesszük az *ilyen* típusú jelenségek előrelátását, előretudását.

Kevésbé egzakt tématerületeken jelenik meg a prognosztika fogalma. Érdekes módon azt állapíthatjuk meg, hogy normális szóhasználatunkban prognózisokat sem a jövő „biztosan” bekövetkező jelenségeinél, sem a teljesen bizonytalannak ítélt szférákban nem használunk. Az emberi gondolkodás a szélső pólusok körében kiiktatja e fogalmakat. Az előrelátási valószínűségeknek, nem utolsó sorban a rendelkezésre álló adatok, computerek révén történő feldolgozhatóságának kiszélesedése folytán a prognosztika szóhasználat — és a szóhasználaton keresztül egy egzaktabb megragadásra törő szemlélet — egyre gyorsuló tempóban nyer teret a még bizonytalan szférákban is.

Vehetjük példának a meteorológiát és nyomban rögzíthetjük, hogy mivel az emberiség még csak a kezdet kezdetén van az időjárásra ható erők megregulázásának, egy meteorológiai „tervezés” elveiről és gyakorlatáról ma aligha beszélhetünk. Egy nem nagyon távoli jövőben azonban ez bekövetkezhet, és a fejlődés hullámmozgása éppen az emberi bizonytalansági tényezővel összefüggő tervezés lehetőségével *korlátozhatja* majd az ember által nem befolyásolt, csak a felismert természeti erőkre épülő mai prognózisokat.

Egy újabb, magasabb szintű prognosztikának kell tehát — hipotetikusan — kifermálnia, amely összeötvözheti majd az *akkori* ember bizonytalanságát az *akkori* tudásszinttel a meteorológia síkján is. Sőt, egy ilyen prognosztika-tervezés bizonyára része lesz az ember igen tág

környezet-megismerési, -formálási aktivitásának; olyan komplex diszciplínák széles körű elméleti és gyakorlati kibontakozásának, melynek ma még csak kezdeti nyomait figyelhetjük meg.

Ennek a széles körű, környezetünket egyre teljesebben megragadni igyekvő tendenciának csak egyik mellékágát képezhetik a példaként említett meteorológiai prognosztikák változásai. Közlelebbről érintenek bennünket és átfogóbb tartalmuk van az építészeti oldaláról jövő ilyen tendenciáknak. A Berkeley egyetem építészkarának — és ezt követően számos építészeti és városépítészeti intézetnek — a névváltoztatása az építésznek illyenszerű fejlődésébe illeszkedő tárguló, az urbanisztika és a regionális problematika felé irányuló, sőt ezeken is túlmutató szemléleti változásaira mutat [9].

Ami a mai urbanisztika „tudományosságát” illeti — azt hisszük — ennek szintje egy, a meteorológia mai állapotát megelőző nívón van még. Az urbanisztikai tervezés fő vonásai — hasonlóan más, nem műszaki tervezéscsoportokhoz — jól tükrözik ezt a helyzetet. Az urbanisztikai prognózisok iránt felmerülő szükséglet azonban, magának a fogalomnak a szakmai szóhasználatban való megjelenése jelzi, hogy a tématerület egzaktági szintje lassan növekvő tendenciát mutat. Rámutat egyben a korábbi „szabadabb” tervezés fokozódó korlátaira is.

Talán helyénvaló, ha — mindezek nyomán — a *tervezés* és a *prognosztika* fogalmának, fogalomkörének összevetésére, homogén, ill. heterogén vonásainak ismertetésére térünk rá.

Úgy véljük, a tervek elsősorban cselekvésre irányulók, a tervekben elsősorban a korrekció, a formálás, alkotás, a vágyaink és a lehetőségeink közötti *választások*, *döntések* dominálnak, a prognózisok megismerésére törekszenek, emellett a külvilág változásokkal, változtatásokkal szembeni *ellenállása* is tükröződik bennük. A tervezés az egyén és a társadalom *szándékát* fejezi ki határozottabban, a prognosztikus szemlélet *objektíválni* igyekszik a terveket, kiiktatni törekszik belőlük mindazt, ami egyének vagy társadalmak esetében a *reális* lehetőségeket meghaladja. Talán nem túlzunk, ha azt állítjuk, hogy a prognózisok limitáló, korlátozó jellegűek, a tervek tudományosan *gátló* józan kontrolljakként is felfoghatók.

A korlátozó vonások ellenére, vagy éppen ezek nagyon is szabadon értelmezhető realisztikus karaktere folytán úgy érezzük, hogy a prognosztika fogalom „praktikusan” mégiscsak tágabban értelmezhető, mint a tervezés, sőt a szó mélyebb, a jövőt előre tudó, előre látó, szimbólikus értelmében a terveket is — legalábbis ami belőlük a jövőben megvalósul — magában foglalhatja.

A prognosztika e primátusa jelképes csupán, egészséges egyéneknél és társadalmaknál a tervezés és a prognosztika jóformán elválaszthatatlan egységben fonódik össze, a határok elmosódnak. Amennyiben „egészségesek” vagyunk,

olyan célokat tűzünk ki, olyan mértékű tervezési *korrekciókat* igyekszünk megvalósítani, amelyek nem mennek túl egy realizálhatóság — mégoly szélső — határain.

Mondhatjuk e gondolatot úgy is, hogy minél jobbak, minél megalapozottabbak, minél inkább épülnek megfelelő diagnózisra a tervek. annál közelebb állanak, egy valóban tudományos előrelátáshoz, vagy a már említett *Bertaux* [10] nyomán annál jobban épül a megismerésre a cselekvés, és megfordítva, segíti elő a cselekvés a mélyebb megismerést.

A településprognosztika esetében — történetileg alátámasztva — kialakultak bizonyos általános jellegű utópisztikus prognózisok. A *Geddes* — *Mumford*-féle [11], az eopolistól a nekropolisig terjedő általános jellegű prognózisok a próféciáktól sem állnak nagyon távol. Egy-egy konkrét, rövidebb lejárátú — a településeknél pl. 30 éves — időszakra a prognózisok azonban éppen úgy használhatatlanok, mint ahogy mit sem érünk azzal, hogy tudjuk, ősz után tél következik, hogy az emberek előbb-utóbb meg fognak halni, csak éppen az adott év telére, az adott emberre nem tudjuk a statisztikai valószínűségi törvényt még konkrétebb prognózissá tenni.

Ilyen „rövidebb” lejárátú — pl. az előbb említett akár 30 éves — településprognózisok mégis nyújthatnak bizonyos korlátozott „alternáló” lehetőségeket számunkra, és ez — természetesen az időléptékek kitágításával — talán az orvos—páciens viszonyhoz hasonlítható. Az orvos, betege számára a diagnózis felállítása után egy viszonylag közeli időszakra több-kevesebb biztonsággal tud prognózist adni; éspedig minél körültekintőbben, minél alaposabban vizsgálta meg, minél nagyobb mennyiségű információ állt rendelkezésére a beteg életéről, annál biztosabb alapokon nyugodhat — az egyébként számos alternatívát előirányozható — saját korrekatív beavatkozását, a gyógyítási „terv”-et is figyelembe vevő orvosi prognózis.

Azt állítottuk az imént, hogy *egészséges* szituációkban a tervek és a prognózisok, — tegyük hozzá — terv- és prognózisalternatívák között nemigen tudunk éles határokat megvonni. Iyen helyzetekben a tervekben megnyilvánuló vágyaink, elképzeléseink — még a legszélső esetekben is — *megfelelnek* a lehetséges és társadalmunk számára hasznos jövőknek (futuribles), ezek keretein belül maradnak.

De mit értünk vajon *egészséges* alatt? *Koestler* [12] például még az ún. normális emberi egyedeket is „gyógyítani” akarja: az ösztön és az intellektus, az emóció és az ésszerűség közötti szakadék áthidalására „stabilizátor” tablettákat ajánl. *Huxley*-nek még a 30-as években megjelent közismert „Szép új világ”-jában leírt „szómá”-ja is e gondolatkörbe vág. — Nem vállalkozhatunk az *egészség* szabatos definíciójára,

nem is hisszük, hogy ez valamilyen egzakt módon egyáltalán lehetséges lenne. Az egészség is minden bizonnyal statisztikai-valószínűségi fogalom, aminthogy minden egészséges emberben találunk beteg alkatrészeket és fordítva. Egészség—betegség *együttesen* fogható fel — minden betegségnek halál szimbolikája lévén — az élet—halál ellentétes egységpár végtelen változatoságú „játékának” az *élet* oldalán.

A szakirodalomban a tervezési (rendezési—gyógyítási) gondolattal összefüggő, betegségre történő utalások a gyakoribbak. *Ragon* [13] például urbanitis-nek nevezi a városlakók — városok — szerinte új betegségét. A település*betegség* ténye — úgy hisszük — következik az általunk eddig írottakból is. — Ha a várost, vagy általában a településeket „egészségesnek” tekinthetnők, mindössze a spontán folyamatokat kellene szemlélnünk és tudomásul vennünk, nem lenne szükség tervre sem, minden *korrektív* társadalmi beavatkozás fölöslegessé válna.

Nem visszük tovább „abszurd” gondolatmenetünket. Az *egészség* kapcsán az építészetre utalunk és megállapíthatjuk, hogy talán a magyar nyelv fejezi ki a legösztönösebben — számunkra bizonyára a legigazibb módon — az egészségben és az építészetben egyaránt jelentkező *teljességfogalmat*. „Ép az, akinek vagy aminek semmije sem hiányzik, aki vagy ami teljes, egész. Az építés vagy az építészet a teljesség levést, az éppé, egészé válás — a környezettel való kiegészülés — folyamatát jelenti, de szorosan kapcsolódik hozzá a betegségből való felépülés, meggyógyulás, újra elrendezés fogalma is” — írtuk más helyütt [14].

Az egészséghez kapcsolódó építészeti teljességfogalommal új elemet iktattunk a tervezési—prognosztikai fejtegetéseink jelenlegi rendjébe. A „gyógyító” tervezés, előrelátás és megvalósítás az általunk oly tágan értelmezett építészetben a legszorosabb egységben fonódik össze. Már önmagában a tervezés igénye is a teljességkeresésnek az eszköze, vagy legalább így is fel lehet fogni. Tervezve keresünk és akarunk egy önmagunkat és társadalmunkat optimálisan kiegészítő környezetet. Terveink túlnyomó többsége egészben vagy részben ennek tudatos megvalósítására irányuló törekvéseinket fejezi ki.

Mint mondtuk, egy teljesen egészséges állapotot csak szélső absztrakciónak foghatunk fel. Olyan állapottal, abszolút beteg szituációval, amelyre az állatorvosi könyv címlapját, az olyan lovat szokás példaként felhozni, amelyen az összes löbetegség megtalálható, nem igen találkozunk.

A közbenső állapotok kisebb vagy nagyobb mértékben patológikus volta azt eredményezi, hogy tervek és prognózisok — az illúziók és a realitás — között *feszültségek* keletkeznek. A tervek alábecsülik vagy túlbecsülik a lehetőségeket.

Az 1950-es évek hazai tapasztalatai, a túlfeszített gazdasági tervek megvalósíthatatlansága, a *mozgástér* [15] lehetőségeinek túlbecsülése igazolja az „egészség” tudományos gátlások, korábbi hiányát, mai nagy fontosságát. Szűkebb szakterületünkön, városépítészeti és regionális terveink esetében saját bőrünkön érezzük a gátló erők létét vagy nemlétét. Sajnos, nem jutottunk el még addig, hogy lemérjük a tervmegvalósítások vagy meg nem valósítások mértékét, hogy alapos vizsgálat alá vegyük az ezekre ható tényezőket. A realitás még a „legnormálisabb” esetekben is egész természetesen kisebb-nagyobb mértékben eltér az *eredeti* tervezési elgondolásoktól. A későbbi valóság a korábbi tervelképezéseknek mindig csak egy hányadát tartalmazza, a prognosztika vagy a konkrét prognózisok a terveket is, és a tervek valóra válthatóságának valószínűségét is magukban foglalják. Prognózisokon — jelen tanulmányunk hipotetikus megfogalmazásában — olyan tudományosan megalapozott előzetes elképzéseket értünk, amelyekből — a társadalmi korrektív beavatkozásokat, a terveket is beleértve — következtethetünk, hogy későbbi időperiódusokban valóságosan mi lesz, a valóra válás valószínűségeit is figyelembe véve. Prognózis-gondolatunkban tehát nemcsak a Bertrand és Jouvenel-féle *jövők* (futuribles) *valószínűségi fokozatait* értjük; ezt is, de ezen kívül a mindenkor megragadható *teljes* folyamatot is, vagyis azt, hogy a jövő valószínűségei hogyan realizálódnak, a jövő hogy válik jelenné és múlttá.

*

Utópisztikus vonásai minden jövőre vonatkozó gondolatnak vannak. E vonások kisebb vagy nagyobb mértékben benne élnek terveinkben, nem egyszer racionális helyzetmegítélésünk szinte misztikus ellenpólusát képezve.

Mitscherlich [16] a *Bauen + Wohnen* egyik 1970. évi számában *Mumfordot* idézi, aki az utópiák két fő típusára — a *menekülésszerű és konstruktív* utópiákra — mutatott rá. Az előbbieket olyan életformát vetítenek a jövőbe, amely egyszer s mindenkorra elveti a jelenlegi társadalmi viszonyok kényszerét, sanyarúságait, igazságtalanságát és rosszindulatát. Egy ilyen utópia „ideális” városában azonban — *Mumford* és *Mitscherlich* szerint — „ideális” embereknek kellene élniök. A *konstruktív* utópiákban már kevésbé érződik a jelenből való menekülés szükségessége, az utópista élénk fantáziájával kisebb mértékben párosul a jelen helyzet teljes elvetésének igénye; az előző változathoz képest nincs meg a jelennel való abszolút szakítás vágya, erősebb a kontinuitás kihangsúlyozása.

Martin Meyerson [17] szép tanulmányt szentel a városépítés utópista tradícióinak. Szerinte

a tervezés és utópia is egyaránt a kívánatos jövőket festik le, az utópia legfőbb jellemző vonását a tervezéssel szemben abban látja, hogy a tervezés megjelöli az utat, rámutat a végrehajtás eszközeire, míg az utópiáknál mindez hiányzik. Helytállónak tűnik az a megállapítás, amely szerint a nagy társadalmi-gazdasági utópisták: *Morus Tamás*, *Robert Owen*, *Charles Fourier* és a többiek szinte teljesen figyelmen kívül hagyták az építészeti, környezetformálási vonatkozásokat, az építészek részéről — vegyük pl. akár *Frank Lloyd Wright-et*, akár *Le Corbusiert-t* — viszont a legcsekélyebb érdeklődés sem mutatkozott korunk nagy társadalmi politikai utópiái iránt. *Meyerson* olyanszerű következtetést von le, hogy el kell jutnunk a társadalmi-gazdasági és az építészeti utópiák *egyesítésének* gondolatához, el kell érünk, hogy a két eltérő szemlélet értékei kapcsolódjanak össze, hogy *ilyen* utópiák váljanak az emberiség nagyléptékű terveivé.

Atteslander [18] is összekapcsolja a tervezést az utópiával. Kereken kimondja, hogy — nincs tervezés utópia nélkül. Az utópia értelmét azonban úgy magyarázza, hogy az utópiák realizálhatók, nem kell ellentétbe kerülniük a prognózisokkal, a *lehetőségek* játéktéréből az optimumokat kell megragadniok. Ez a túlzottan optimista utópiafogalom első pillanatra kissé távol áll tőlünk. Lehet, hogy azért, mert a mi „tervezés-utópia” gyakorlatunkban az utópiáknak hosszú ideig nem volt valóságközelsége, praxisunk a szó *eredeti* jelentéséhez állt közelebb. (Az utópia szó: ou topos = nem hely — szabadon fordítva a senki földjét jelenti.)

Az ilyen értelemben vett utópisztikus, voluntarisztikus terveknél rendkívül csekély volt a tényleges adottságok, lehetőségek figyelembevétele, készítők a megengedettnél jóval nagyobb mértékben vetítették — vagy vetítik nagy ritkán még ma is — vágyaikat, illúzióikat e „tervekbe”.

E problémákkal kapcsolatban — mint oly sok más esetben is — elsősorban a mértékről van szó. Könnyű leírni vagy kimondani, a valóságban mégis rendkívül nehéz a megfelelő mértéket megtalálni. Nem hisszük, hogy egy földhöz ragadt racionalitás vagy szélső intuiciók jelenének megfelelő mértéket, az arányos „megoldásokat”. A megoldások kapcsán inkább valami olyan — egyéni és társadalmi „egészségre” való — törekvésekre gondolunk, amelyekben a spontán mozgások és a tervszerű változtatások szervesen, harmonikusan kapcsolódnak össze.

Ilyen harmonikus fejlesztésben-fejlődésben megvan az utópiák helye még akkor is, ha az utópiák alkotói — az utópiákat is az emberiség vízióihoz és próféciaihoz csatlakoztathatjuk — az „átlagos” tervezővel szemben kevésbé számolnak az egyéni és társadalmi ellenállásokkal, gátlásokkal, a hagyományok regresszív hatásának tömegméreteivel.

Bár az utópia szóból elsősorban a megvalósulás egy bizonytalan jövőbe eltolt vetületét érezzük, az utópia tágabb fogalomköréből mégis egy rend, egy rendezettség valamilyen távolabbi időkre kivetített illúziója is árad. Bár ez iránt némi szorongással vegyes nosztalgiát érzünk, mégiscsak arra a megállapításra kell jutnunk, hogy nem lehetünk meg utópiák nélkül, világunknak szüksége van az olyan emberekre, akik képesek — a nem egyszer rút valóságot — álmaikkal, fantáziáikkal megcserélni, kellő energiájuk is van emellett, hogy eszméik áttörjenek a maradiak szürke közönyének betonfalán.

Jövőre vonatkozó terveinkkel, prognózisainkkal *múltból* ránkmaradt, még a jelenben is ránknehezedő egyéni és társadalmi problémáinkat kívánjuk megoldani. Megfelelő *információk* nélkül aligha juthatunk előbbre.

Mint ismeretes, az információelméletnek igen nagy — saját — szakirodalma van. Bármennyire szeretnénk, meg sem kíséreljük, hogy a 20. század e talán leglényegesebb új „struktúráját” máris szervesen kapcsoljuk urbanisztikai problémáink kavargó tengerébe.

Bár magán az urbanisztika területén belül is találkozunk kezdeti kísérletekkel, hogyne lennének még bizonytalanok, amikor — mint erre *Bertrand Russel* [19] oly szellemesen rámutat — a modern fizikusok mind a négy newtoni alapfogalmat: a *teret*, az *időt*, az *anyagot*, és az *erőt* lomtárba söpörték. Mi is *térrel* és *idővel* dolgozunk, a településproblematikának is van *anyaga*, hatalmas formáló *erők* működnek városainkban.

Joggal vethetjük fel a kérdést, vajon milyen mértékben állnak a mi tématerületünkre *Russel* további megállapításai. „A tér és az idő *Newton* számára szilárd és önálló dolgok voltak.” — írja. „Most a tér—idő vette át helyüket, amely nem szubsztanciális jellegű, hanem csupán viszonyok rendszere. Az anyagot események sorozatával kellett helyettesíteni. Az erőt pedig, amely első volt az elvetésre ítélt newtoni fogalmak közül, az *energia* pótolja. Az energia viszont, mint kiderült, megkülönböztethetetlen attól a sápadt kísértettől, amely az anyagból mindenestül megmaradt. Az ok, ami filozófiai formája volt annak, amit a fizikusok erőnek neveznek, szintén jócskán roskataggá vált...” Folytathatnánk még e gondolatokat, azonban ami számunkra mindebből lényeges, talán úgy foglaltható össze, vajon mennyire tettük vizsgálat tárgyává, hogy az embernek és környezetének viszonyában mit jelentenek ezek a századunk tudományos—technikai alapjaiban bekövetkezett változások. Hogyan hatnak ezek az urbanisztika síkján, milyen újabbak lépnek a felismert korábbi ellentmondások helyére.

És ha mindebben a nagyszabású átrendeződésben felismerjük az új „titánt”, az információt, nem térhetünk ki az elől sem, hogy az informá-

cióelmélet egyes fontos megállapításait előbb-utóbb szakterületünk alapproblémái közé illesztjük.

Steinbuch [20] az információelmélet karlsruhei professzora plasztikus — mondhatjuk primitív — egyszerűséggel világítja meg az informáltság köznapi, *orientáló* fontosságát. „Egy vándor — avagy egy autós — idegen, ismeretlen vidéken keresztúthoz ér. Nem tudná, merre forduljon, ha nem lenne irányjelző tábla, *információ* a lehetséges irányokról. Amennyiben tud olvasni — ismeri, érti a jelzést, esetleg az idegen nyelvű szöveget —, elkerülheti a zsákutcát, vagy a nem kívánt irányt, időt nyerhet. Idegen városban milyen sokszor fordul elő ilyesmi velünk. Körülményesebben, lassabban érünk el célunkhoz, fölösleges utat, fölösleges időt kell eltöltenünk, míg a helyes útra rátérhetünk.

A megfelelő informáltság — bonyolultabb esetekben is — a gyorsabb, közvetlenebb előrelépés, fejlődés *lehetőségét* adja; a jól informált egyén vagy társadalom föltötte áll a kevésbé, vagy rosszul informáltak. Mindez teljes mértékben érvényes az urbanisztikai tervezés és prognosztika társadalmi és egyéni vetületeire is. Tématerületünk egyik sajátosságának éppen rendkívüli információéhségét tekinthetjük. Ha mégannyira keveselljük is a rendelkezésre álló adatokat, egyre gyakrabban kerülünk abba a helyzetbe, hogy a már meglevők megfelelő rendezésének, csoportosításának hiánya — néha csak egyszerűen a hozzáférhetőség problémái — legalább olyan nehézséget okoznak, mint az egyes információk teljes hiánya.

Lassan-lassan már nemcsak a meglevő információk csoportosítása, rendje okoz gondot, egyre nagyobb problémákat vet fel az információáradat néha agresszíven támadó démona, amely egy-egy emberi agy számára szinte áttekinthetetlen kaotikus halmazzá teszi és saját karikatúrisztikus ellentmondásává, „informalitásává” torzítja az információ eredeti értelmét.

Bár az urbanisztika területén még korántsem tartunk itt — és különösen Magyarországon még nem —, de a veszély fennáll. Megint *Steinbuchot* idézzük, aki szellemes hasonlattal vetette össze az atomfizika és az információelmélet *láncreakcióit*. „A maghasadás láncreakcióját a neutron idézi elő, a technikai haladásét az információ teremti” — írja, és hozzáteszi —, „ha nem akarjuk, hogy a láncreakciók robbanásra vezessenek, ki kell dolgoznunk, meg kell tanulnunk a szabályozás és a kontroll tudományát és technikáját” [21]. Az atomfizikában valamelyest már előbbre jutottunk: az atommáglyák fékezett, *gátolt* reakciói sokhelyütt már az energiatermelést szolgálják. Az információs láncreakció természetét — úgy látszik az atommáglyánál bonyolultabb lévén — még kevésbé ismerjük, így ellene is kevesebbet tehetünk, szabályozni se tudjuk.

Bizonyára mindannyian elfogadjuk, hogy az

urbanisztikai szakemberek egyik fő feladatának a lehetséges jövők közül — világviszonylatban és lokálisan — a kedvezők felismerése és kiválasztására való képességek kifejlesztése kell hogy legyen. Úgy hisszük, ebben az önismeret és az önnevelés növekvő szerepet kap, de az urbanisztika generációkon túlnyúló „hyperhumánus” karaktere folytán óriási jelentősége van a generációk közötti információátadásnak, a legkorszerűbbnek, legegészségesebbnek tűnő szemléletek továbbításának is. Ez köznapi nyelven *oktatást, képzést, továbbképzést* jelent. Az urbanisztika síkján azonban sokkal többet. A jövőre vonatkozó tervek és prognózisok optimumai csak folyamatos és széles körű szakmai és szakmán kívüli nevelő—tájékoztató akciók útján érthetők el.

Mindez alig egy-két kiragadott probléma a sok közül, amelyek urbanisztikai vonatkozásait fontosnak érezzük. Az információproblematika kapcsán kell megemlítenünk ehelyütt talán azt is, hogy sok más komplex szakterülethez hasonlóan az urbanisztikában sem alakult ki a „szakma” oly eltérő jellegű, strukturáltságú jeleinek, jelentőségeinek valamelyest egyöntetű értelmezése. Mivel nincs urbanisztikai *szemantikánk*, nem ismerjük vagy félreismerjük, sokszor nem megfelelően értjük az egyes jelzések urbanisztikai mondanivalóját. Sokszor csak sejtéseink vannak, amelyek különösen olyankor bizonyulnak tévesnek, amikor az egyes jelenségek bizonytalan értelmezését kategorikus állásfoglalások követik, melyek nyomán terveket készítenk, és olyan akciókat hajtunk végre, melyekre nem került volna sor, nem csaptuk volna be önmagunkat is, ha tudatában lettünk volna, hogy *csak* értelmeznünk lett volna szabad.

A jelenségek értelmezését *nem* helyettesíthetjük megértéssel. Ez álbiztonságot jelent döntéseinkben, akcióinkban és gyakran visszaüthet a későbbi időperiódusokban. Nem azt kívánjuk mondani, hogy tervek, döntések és akciók kizárólagosan egyértelműen kianalizált egzakt adatok, dekódolt információk alapján lehetségesek. Ilyesmi a valóságban nem is létezik. Állítjuk azonban, hogy nagyobb hatékonyságot érhetünk el, ha a „nem tudom”-okat legalább olyan mértékben valljuk, vesszük számba és „építünk” rájuk, mint tudásanyagunk valójában oly sokszor labilis pilléreire.

Az információk, amennyiben jelentőségüket felfogjuk, a jövő megismerésének — terveinek és prognózisainak — lényeges, tán legalapvetőbb elemeit képezik. Ha dekódolásaink tévesek, bizonytalanságainkat hamis bizonytalanságokkal helyettesítjük, az információk *álinformációkká* válnak, a víziók, s a próféciák birodalmába visznek vissza bennünket. Anélkül, hogy észlelnénk a tévutat, azt olvassuk ki belőlük, amit szeretnénk, és nem azt, ami társa-

dalmi—technikai fejlettségünk mindenkori adott szintjéből reálisan következik.

Carl Friedrich von Weizsäcker [22] a nagy német fizikus a prognózis *művészetét* említi, ezzel is mintegy jelezvén jövőbelátásunk — tudományos — korlátait. Bár a német nyelvben a „Kunst” szónak némi *technikai* mellékíze is van — Weizsäcker írásában analógiaképpen máshelyütt „Kunst des Reitens”-t a lovaglás technikáját, művészetét említi —, az előbbi korlátok egyben tágítást, bővítést is jelentenek, hiszen azt is kifejezésre juttatják, hogy nem csak tudományos bázison közelíthetünk jövőnkhez, a jövő fürkészésének teljesebb *művészi—technikai—tudományos* spektruma van.

Nem véletlen, hogy az építészetnek oly nagy részük van a jövővel foglalkozó különféle *ügyekben*, amely „ügyek”-en a legkülönbözőbb térbeli és időbeli kiterjedésű, szélességű és mélységű kutatásokat, prognózisokat, sőt utópiákat értünk. Az építészetnek „per definitionem” *lényege* a teljesség megragadásának igénye, amely igény a *tudományos—technikai—művészi* „szakmai” keresztmetszet mellett (ezáltal a tudományos komponensnek adunk elsőbbséget) a térre és az időre, vagy korszerűbben kifejezve a tér—idő kontinuumra is kiterjed. Átöleli az építészettörténeti múltat — és az építészeti *tágabb* értelmezésével — az emberi környezetet formáló jövőt.

Az építészeti szimbolika hármasságából — jövőt érintő vizsgálódásaink során — a művészi elemet kiiktatjuk ezáltal. A művészi megragadás oly nagymértékben szubjektív, a művészi átélésnek olyannyira se múltja, se jövője, mindössze örök *jelene* van; oly sokat, praktikusán mégis oly keveset tudnánk minderről elmondani... Ha *erről* beszélnénk, ezzel foglalkoznánk, írásunk karakterét kellene, vagy kellett volna mássá formálnunk. Egy kutatási — vagy tudományos — dolgozat keretében a hangsúlyt alighanem a tudományos—technikai, valamelyest objektíven is megragadható vonások ismertetésére kell helyeoznünk. Alá kell azonban mégis húznunk, hogy a szubjektív—művészi aspektusok elhanyagolása ezáltal nem azt jelenti, hogy ezek szerepe jövőnk formálásában, alakulásában egyáltalán nem, vagy akárcsak kevésbé is fontos. Az elhanyagolás folytán előálló hibaforrások száma óriási, korlátozza, és beláthatatlan ideig korlátozni is fogja az ember jövőmegismerési és -formálási vágyainak „teljes” kibontakozását.

E „redukció” után vizsgáljuk meg, milyen valamelyest is *tudományos* törvényszerűségek — amennyiben vannak egyáltalán — vonatkoznak jövőnkre. Nem sok idevágó anyag van a szakirodalomban. Egyik legérdekesebb gondolatsorra Lavergne, „Futurologie: l’avenir en équation” [24] c. rövid tanulmányában bukkan-

tunk, amelyben Lavergne A. Moles strasbourgi professzorral egyetértően néhány „tétel” rögzített. A szerzők az állítják, hogy

- ismereteink felületének és mélységének „szorzata” állandó;
- minél pontosabban meghatározott egy prognózis, annál nagyobb a tévedés valószínűsége;
- minél kevésbé volt egy becslés előrelátható, annál értékesebbnek kell tekintenünk;
- minél távolabbra mutat térben és időben prognózisunk, annál nagyobb mértékben nő a variabilis elemek száma azokéhoz képest, amelyeket invariabilisnek tekintetünk;
- a szellemi—kulturális tendenciákban megnyilvánuló alapvető változások átütéséhez 20-30 esztendő (mintegy generációnyi idő) szükséges;
- az egyre bonyolultabb struktúrákká formálódó társadalmakban lassanként növekednie kell az egyedek szolidaritási (társadalmi) érzetének;
- az ember által létrehozott komplikált „produktumoknál” (államapparátus, települések, szervezetek, vállalatok, bonyolult termékek stb.) a nagyszámú speciális összetevő elemmel szemben a fejlődés a kisebb számú, de növekvő komplexitású elem felé irányul.

Mint látjuk, e „törvényszerűségek” rendje, egzaktági szintje, az egymással való összefüggések még sok kívánnivalót hagynak maguk után; tudományos „verifikáció” a „tételek” többségénél azok jellegénél fogva se nagyon kerülhet szóba. Meg kell vallanunk, hogy keveset tudunk még. Az elméletet szigorúan tudományos terminus technikus-ként felfogva, jövőre vonatkozó *elméleteink* se igen vannak. Amolyan elő-tudományos, *pre-scientifikus* szinten mozgunk a témában századunk 70-es éveinek kezdetén is. Sejtéseinknek, jövőre vonatkozó elképzeléseinknek gyakran az elegánsabb *modell* nevet adjuk, de ez mit sem változtat a bizonytalansági tényezők nagyságrendjén [25].

Mindezek ellenére nem hisszük, hogy reménytelenül pesszimistának vagy tudományellenesnek kellene lennünk. Bízunk abban, hogyha nem is a teljes jövőt, de annak egyre több szektorát leszünk képesek az idők folyamán tudatosan megragadni. Egyre nagyobb számú, egyre több tényezőt figyelembe vevő, bonyolultabb modellkonstrukciót leszünk képesek létrehozni, amelyek valószínűleg aszimptotikusan közelednek majd valóságunkhoz. Kétségkívül sok égető mai problémára adnak majd ezek választ, hogy újabb és újabb, számunkra ismeretlen, még bonyolultabb kérdéseket is felvessenek. Az újabb és magasabb szintű ellentétpártok felfe-

dezéséhez az urbanisztika síkján is, a legkülönbözőbb természeti, technikai és társadalmi alakzatok és jelenségek megfigyelése közeli és távoli összefüggések elemzése útján juthatunk el. A felismerések hozzájárulhatnak, hogy a jelenleginél nagyobb *biztonsággal* nézzünk jövőnk elébe.

A 20. század korszellemé — egyebek között — abban is megnyilvánul, hogy technikák, módszerek, eljárások tekintetében messze felette áll saját tudományának. Ez különösen áll a prognosztika interdiszciplináris szféráira, ahol számos módszert, eljárást ajánlanak a különféle szakemberek rövidebb vagy hosszabb lejárátú jövőbeli célok valóra váltására, avagy általánosabb *korrektív* folyamatos felidézésére. *Jantsch, Özbekhan, Klages, Lenk, Lavergne* és még mások munkái nyomán néhány ismert eljárásra hívjuk fel a figyelmet, egyelőre anélkül, hogy állást foglalnánk az egyes eljárásoknak vagy eljárás csoportoknak az urbanisztikában való általános vagy hazai hasznosítása tekintetében.

- az *analóg* eljárásokat említjük meg. Ilyen eljárások legnagyobb részét más szakterületek, vagy más országok hasonló szakterületeinek vizsgálatai nyomán fellelhető *analógiákra* épülnek elsősorban;
- az *extrapolációs* módszerek az analóg eljárásoknál, következtetéseknel továbblépnek, és a múltban megfigyelt trendeket vetítik ki a jövő egyes belátható időszakaszaira. Az extrapolációs módszerek egyik legismertebbje a lineáris programozás;
- a „*gaming-simulation*” során az eljárásban részt vevő személyek, szakértők igyekeznek bizonyos — térben és időben — másutt elhelyezkedő situációkat, ill. sorra kerülő jelenségeket előidézni, átélni. A munkacsoport résztvevőit a lehető legteljesebb információmennyiséggel látják el, hogy szerepüket jól játsszák, jól *szimulálják*. A résztvevők állásfoglalásai, „fiktív” döntései alapján lehet — bizonyos korlátokon belül — a ténylegesen bekövetkező jelenségekre, eseményekre következtetni;
- a „*delphi-i modell*” eljárás lényege abban áll, hogy a szakértők kisebb vagy nagyobb csoportját kéri fel bizonytalan jövőbeli helyzetekről alkotott véleményük kifejtésére. Gyakoriak egy-egy jövőbeli időpontra vonatkozó körkérdések, ill. az ezekre adott válaszok kielemezései. A delphi-i modell egyik ismert és sajátos változata az ún. „*brain storming*”, amikor szakemberek és gyakran nem szakemberek testülete, munkahelyi kollektívák, vagy bármilyen, akár „ad hoc” alapon összehívott gyűlékezeti — elsősorban a résztvevők intuíciójára építve — az egyes jelenlevők egymás követő, egymást provokáló rövid hozzá-

szólásai, javaslatai alapján „tervez” és „prognosztikál”.

— A „scenárium” (scenario) eljárásoknak, még a korábbiaknál is kevésbé vannak kiforrott eljárási elvei. Elsősorban a kritikus elágazási pontokból kirajzó alternatívák, ezek sajátosságainak — leírhatóságának, vagy quantifikálhatóságának — elemzése képezi a scenáriumok technikáját. A scenáriumok jellege eklektikus, minden elágazási szituációban, minden csomópontban a legmegfelelőbbnek tűnő eljárást, vagy eljárás csoportot kell választani.

— Az általános rendszerelmélet a *rendszer-
elemzés* (system analysis) voltaképpen összefoglalója az összes korábbi logikai bázisú megközelítésnek. A különféle tudományterületekről származó, növekvő számú olyan igényeknek igyekszik eleget tenni, melyek a tapasztalatilag érzékelhető világ általános összefüggéseit kívánják rendbe szedni. Az általános rendszerelmélet — mint fő teoretikusai szinte egyöntetűen rámutatnak — nem arra törekszik, hogy egy kizárólagos, egyedül üdvözítő — lényegében mindenre vonatkozó — olyan általános elméletet hozzon létre, amely a szaktudományok specifikus elméletei helyére léphetne. Ilyen elmélet tartalmatlan is lenne, hiszen az általánosságért mindig fel kell áldoznunk valamelyes tartalmat és olyan állítás, amely szinte mindenre érvényes, nagyon keveset ér. Ám valahol a jelentés nélküli különös, és a tartalom nélküli általános között az elvonatkoztatás minden szintjén bizonyára létezik egy optimális fokú általánosság. Az általános rendszerelmélet kialakítói abból indultak ki, hogy a szaktudományok elméletei az általánosságnak ezt az optimális fokát nem mindig érték el.

Az általános rendszerelmélet megközelítési módozatait, eljárási technikáit ma már egyre több szakterület veszi figyelembe. Fejlődése során alighanem az urbanisztika is egyre nagyobb mértékben fogja majd a rendszerelmélet más területen elért eredményeit — akár első helyen említett leg-egyszerűbb technikánk, az *analógiák* útján — saját problémakörébe foglalni.

A francia műszaki és tudományos távlati fejlesztési terv urbanisztikai fejezetének alábbi részlete is ebbe az irányba mutat. „Valószínű, hogy 1970—1975-től kezdődően” — olvashatjuk a távlati tervkoncepcióban [27] — „az urbanisztikai kutatások súlypontja a fizikai rendszerek és az emberi rendszerek összekapcsolásának problematikája felé fog eltolódni.”

— Az ún. „mitológiai” vagy „mitikus” eljárások a jövőre vonatkozó elképzeléseknél,

terveknél és prognózisoknál a tudatalatti motivációkat is felszínre kívánják hozni. *Robert Jungk*nak a Science Fiction-nal párhuzamos „Science Creation”-ja e csoportba illeszkedik és voltaképpen ide sorolhatnánk minden „tudományosan” még nem kellően igazolt olyan *modern* víziót, és proféciát, amely a jövő megformálásában nagyobb hangsúlyt juttat az emberi én nem tudatos összetevőinek.

Témánk egyik komoly ellentmondásának érezzük, hogy az átfogó problémákat többnyire kiküldető vagy elhanyagoló részfeladatok tömegével kell megküzdenünk a fejlődés jelen szakaszában, amikor még súlyos bizonytalanságban vagyunk mind az összerberiség, mind kisebb nagyságrendű emberi csoportok jövőjére vonatkozó elvek értékhierarchiáját illetően. A részfeladatok kaotikus burjánzásához az információk vagy álinformációk — már említett — növekvő áradata is járul.

Fel kell, hogy vetődjék bennünk a kérdés, nem elsősorban afelé — vagy legalább afelé is — kellene-e orientálódnunk, hogy az értékrendszerben való világos állásfoglalások képezhetők azokat a szakirodalomban oly sokszor hiányolt „Leitbild”-eket (vezérlő elveket), amelyeket széles körű gyakorlati tartalommal is meg kell aztán töltenünk?

Az 1969. évi alpbachi szimpóziumon számos vitának állt középpontjában az értékrendszer, Végleges állásfoglalások természetesen nem születtek, de számos megjegyzés hangzott el a tekintetben, hogy a technikai-gazdasági fejlettség egy magasabb fokán az értékrendszer próbáit már nem a gazdasági fluktuáció, a beruházási ráták, a foglalkoztatottság színvonalának területein kell keresnünk. Egy még megalkotásra váró társadalmi célrendszernek ökológiai egyensúlyra (ecological balance), valami olyasmire kellene törekedni, hogy az ember, mint biológiai és szellemi lény megtalálja egyensúlyát a változó külső környezettel [26]. Az embernek és környezetének problematikus térbeli kapcsolatai — még a gazdasági tervezők részéről is — a figyelemnek egyre inkább az előterébe kerülnek. Számos jele mutatkozik már annak is, hogy a hagyományosan csak ágazati struktúrákban gondolkodó gazdasági tervezési gondolkodásforma egyre több teret kénytelen engedni egy „területi” vagy akár építészeti-urbanisztikai bázisú látásmódnak.

Közvetve az értékrend problematikájához kapcsolódik, de sajnos egy felszínesen „természetes” tudomásulvételén túl alig-alig hatolt be a szakmai köztudatba az a tény, hogy előnyös és hátrányos hatásai minden egyes — még a lehető legkedvezőbb — terv- vagy prognózisalternatívának is vannak. Ha általában beszélünk csupán előnyös és hátrányos hatásokról, vagy amolyan „pseudo—objektivitással” tekintjük át

a következményeket, állításaink semmit vagy nagyon keveset mondó közhelyekké válnak. Ez különösen azokban az esetekben kirívó, amikor nem vizsgáljuk, hogy pl. mely társadalmaknak, csoportoknak vagy egyéneknek, hol és mely időperiódusokban előnyös vagy hátrányos egy-egy szóban forgó terv- vagy prognózisváltozat.

Egy további aspektusból is vizsgálunk kell problémáinkat. Nagyon keveset tudunk arról is, hogy a jövővel foglalkozó szakemberek — tervezők, kutatók, politikusok, „futurológusok” egyéni és társadalmi helyzete — léte — hogyan hat ki jövőt elképzelő, jövőt formáló tudatukra, és a *mi* tudatunkra is. A tervek és prognózisok mögött rejlő társadalmi és egyéni indítékok, az egyéni és csoporthabitusból folyó, jövőre vonatkozó elvárások realitástartalmanak, avagy esetleg patalogikusan projektív természetének szociológiai—pszichológiai elemzése még csak a kezdet kezdetén tart. E téren is lépnünk kell, már csak azért is, hogy jobban megértsük, de méginkább, hogy jobban alkalmazzuk technikáinkat jövőnk megformálására.

A tervek változtató, teremtő, és az elgondolásokat realizálni is igyekvő emberi attitűdjének kihangsúlyozásaként lényegesen tudatosabban kell bekapcsolnunk az egész problematikába olyan elemeket, mint amilyenek a terv és prognózisváltozatokhoz kapcsolódó vagy azokba beépülő *stratégiák* és *taktikák*. Nem foglalkozunk ezúttal az esetleges urbanisztikai — szakmai — stratégiák és taktikák módszereivel, rögzítenünk kell azonban azt a nagyon fontos tény, hogy jövőbe látási, jövőformálási vágyaink, akcióink végiggondolásakor jobban figyelembe kell vennünk a dolgozatunk korábbi fejezeteiben már említett gátlások meglétét, és ezek leküzdésének legkedvezőbb lehetőségeit.

„As if” (amennyiben akkor) szócskákkal jelleghetnénk azt a szemléletmódot, amelynek előterében a tervek és a terveket követő akciók mint ható koefficiensek szoros egységben kapcsolódnak össze az ellenállásokkal. A szemléleti egységen és nem a különbözőségeken van ezúttal a hangsúly. Amennyiben mi mint A vagy B tervezők, vagy C tervezőiroda ezt meg ezt tervezük meg, így és így kívánjuk a kitzűzött célokat megvalósítani, mit szólnak, hogyan reagálnak, viselkednek majd X és Y közelebbről vagy távolabbról érintett személyek és $Z_1, Z_2, Z_3 \dots Z_n$ intézmények? Mennyiben kalkuláljuk ezt be jelen tervezési praxisunkba, foglalkozunk-e tudományosan ilyen problémákkal? Azt hiszem, tagadó választ kell erre adnunk, annak ellenére, hogy e kérdések a *nem* szakmai—tudományos síkokon többnyire döntő jelentőségű részét képezik az egyes ügyek, akciók irányának, irányváltozásának, gyors vagy lassú végigfutásának, esetleges elhalásának.

Mégis mi az, amit tehetünk, sőt mi az, amit tennünk kell, ha azt akarjuk, hogy szakmánk

hazai művelői a jövő jobb megformálásáért folyó küzdelemben erőinkhez méltón vehessék ki részüket? — Mielőtt erre megkísérelnénk válaszolni, állapítsuk meg, hogy a jövővel való foglalkozás, vagy inkább a jövő kutatása — szívesen elkerüljük a „futurológiát” — a legutóbbi években világszerte igen nagy arányokat öltött. Az Egyesült Államokban például mintegy fél-tucat új intézményt hoztak létre, melyek közül az Amerikai Tudományos Akadémia és a Hudson Intézet kutató- és tanácsadó csoportjai a legjelentősebbek. A Hudson Intézet kutatásainak a jövőkutatás egyik legismertebb személyisége, Hermann Kahn a vezetője. Franciaországban Bertrand de Jouvenel, az államilaga támogatott „Futuribles” program irányítója. Angliában a Social Research Council a legkülönbélebb szakemberekből álló külön szakbizottságot hozott létre az elkövetkező 30 év prognózisvariánsainak megformulálására. A Szovjetunióban, mint N. Morev a Zsiliscnoje Sztroityelsztvoban [28] erről beszámol, már 1967-ben nagyszabású értekezleten vitatták meg — az elsősorban építészeti és szociológiai bázisú — prognosztikus elgondolásokat. „Az értekezlet akkor nem adott” — mint Movev írja — „nem is adhatott végleges választ a felvetett számos súlyos kérdésre, azonban szinte minden résztvevő igen nagy jelentőséget tulajdonított a jövő kutatásának és egyöntetűen jutott kifejezésre a jövő településeivel kapcsolatos munkák egységes áttekintésének, irányításának és koordinációjának szükségessége.”

Mint látjuk, a világ vezető országaiban jelentőségteljes mozgások vannak és a jövőben „érdekelték” között mindenütt ott vannak az építések és urbanisták. Az urbanisztika fejlődése számára is rendkívül hasznosak a jövőkutatás jegyében összejövő multidiszciplináris együttesek, hiszen nyilvánvalóvá kellett, hogy váljék az urbanisztika korszerű művelése, elképzelhetetlen az egyre nagyobb számú, egyre több területet átölelő szakterületek és tudományok olyan alkotó szintézise nélkül, mely szintézis éppen az urbanisztika sajátos önálló feladatát és tartalmát szabja meg.

Befejezésül — mintegy a későbbi munkák irányjelzőjeként is — a hazai urbanisztikát érintő néhány irányelvet vázolunk. Ezek az elvek még nehezen illeszthetők egy szigorúbb rendbe és bizonyára mentségünkre szolgál ezzel kapcsolatban, hogy az urbanisztika tudományos komponenseiből eddig még nem kristályosodott ki akárcsak részben is verifikálható általános el-fogadott elmélet. Mivel nincs még elmélete a településtudománynak, mivel amolyan *pre-teorerikus modellező*, kereső szinten vagyunk még világszerte, sok más külföldi és hazai szakemberrel együtt magukat a legdöntőbb kérdéseket

is keressük, amelyek magasabb fokú struktúráltság, egzaktabb összefüggésrendszer feltáráshoz segíthetnek bennünket. És mindezt már nemcsak művi környezetünk — az urbanisztika elmúlt évtizedeire jellemző, ma már sokszorosán meghaladott — leszűkített formálására vagy *de*-formálására, hanem korunk mai szintjén az egész embert, teljes környezetét, nem kevésbé az ember és környezete közötti kölcsönhatásokat is elemző és értékelő jobb megértésére kívánjuk felhasználni. Ezáltal az eddiginél több alappal mérlegelhetnénk a változások—változtatások (ezen belül mind az ember, mind környezete változásának—változtatásának) lehetőségeit.

Gondolataink tervezőnek, kutatónak, az urbanisztikai spektrum minden művelőjének egyaránt szólnak, és talán az urbanisztika egészének megragadásából következő konkrét megoldásokra is nyújtanak majd némi orientációs lehetőséget.

Elsőnek a „*team*”-munka alapvető szükségességét és a részben ezzel összefüggő tervezői-kutatói *anonymitás* gondolatát emeljük ki. Talán nem vitás, hogy az urbanisztika rendkívüli komplexitása, valamint az igen nagy tér és időtávlatok folytán, a felmerülő kérdések megoldása ma már szinte kizárólagosan csak *team*-munkában képzelhető el. Egyéni erőfeszítések is hozhatnak eredményeket, de meg sem közelíthetik egy jól megalapozott és megszervezett együttes aktivitásának határfokát. Ezzel azonban az urbanisztikai problémák egy-egy emberi agy számára való teljes és konkrét áttekintésének lehetetlensége is összefügg. Az urbanisztikai politisztorság gyakorlati irrealitásának magával kell hoznia, hogy a tématerület szakemberei munkájuk kapcsán egy részleges vagy teljes *anonymitást* nemcsak, hogy felismerjenek, hanem vállaljanak is. Egy épület megalkotása során is sok szakember működik közre, és az épület, esetleg kisebb városépítészeti együttesek tér—idő léptéke talán a szélső határát jelzi, ameddig névvel, vagy nevekkal jelzett egyedi koncepciók, az építész tervei — az eddigi tapasztalatok szerint — jelentéktelen változtatásokkal még materializálódhatnak. Voltaképpen az angol *design* és a *plan* vagy a német *Entwurf* és a *Plan* jelentéséből fakadó különbségekhez térünk vissza e gondolattal. A *design*-ben vagy az *Entwurf*-ban az egyedi, egyéni, kreativitás gyakrabban ölt formát, a *plan*-ban az esetek túlnyomó többségében a kontúrok elmosódottabbak, egy-egy alkotó személyiség szerepét ki lehet ugyan olykor emelni, de ez rendszerint *atipikus* ritka kivételnek tekinthető. Nagyon kevés városra mondhatjuk, hogy az X vagy Y vagy Z tervezte a szó szűkebb és konkrétabb értelmében. Brasília, Chandigarh és hasonló ismert „újvárosok” szélső esetek, de ezeknél is tapasztaljuk, hogy a valóságos mozgások messze meghaladják vagy máris meghaladták a

tervezői koncepciót. Nyilván Párizsra vagy Londonra sem mondhatjuk, hogy Haussmann, vagy Christopher Wren tervezte meg *őket*, ha mégannyira is érződik kezemunkájuk nyoma. Bizonyára nincs is értelme, hogy további példákkal éljünk. Vezető egyéniségek kétségkívül vannak és lesznek a jövőben is urbanisztikai koncepciók elgondolásának és realizálásának irányítására. Ez a szerep azonban az utóbbi években nálunk háttérbe szorult *rendezői*hez és nem a tervezőihez áll közelebb. Talán nem állunk távol a valóságtól, ha azt állítjuk, hogy míg egy-egy épület megtervezése során — ha egyáltalán elválaszthatók — a tervezői-rendezői komponensek még nagyjából egyenlően oszlanak meg az alkotó munkában, az urbanisztikai léptékben az arány már erőteljesen a rendezői-rendezési feladatok felé billen.

A *flexibilitás* elvét, bár röviden említjük csak, mégis nyomatékosan kell hangsúlyoznunk az urbanisztikában. Nyilvánvaló, hogy minél távolabbi időszakra tervezünk, vagy készítünk prognózisokat, annál több, egyre vázlatosabb alternatívát kell előirányoznunk. Így kevésbé korlátozzuk önmagunk fantáziáját, egyben jobban is alkalmazkodhatunk az élet produkálta, részben vagy egészben előre nem látott hatásokhoz.

A *flexibilitás* elve azonban nemcsak terv-alternatívákra és prognózis-alternatívákra terjed ki. Kategorikus, merev állásfoglalásokkal tapasztalataink szerint a településproblematikában felmerülő bármely kisebb vagy nagyobb ügygel kapcsolatosan nem sokra jutunk, az ilyen természetű állásfoglalásokat, vagy elgondolásokat a tényleges településfejlődés mindig túlhaladja.

A *folymatra* (processusra) való orientálás elve döntő fontosságú változást kell, hogy hozzon mai, oly gyakran formális, kisebb-nagyobb célok egy bizonyos időpontban való elérésére igyekvő alapbeállítottságunkban. A tématerület tényleges egzaktági szintje kifejezett ellentmondásban van jelenlegi tervezési praxisunkkal, mely a többé-kevésbé *statikus* jellegű, általános rendezési, vagy egyszerűsített általános rendezési terveket általában *egy időpontra*, pl. 1975-re, 1985-re, vagy 2000-re vetíti ki. Tervezésünk *statikus* alapbeállítottságával együtt jár, hogy az előre nem látott változásokat rendszerint kellemetlen rosszként fogjuk fel, ahelyett, hogy az alternatív és dinamikus gondolkodással természetesen összekapcsolódó, már említett „nem tudom”-ok nagyságrendjét legalább olyan mértékben vennénk figyelembe, mint *ismert*, vagy *ismertnek vélt* adatainkat.

Mindazokon a területeken, ahol a bizonytalansági tényezők nagyok — és az urbanisztika feltétlenül ide tartozik —, a tér- és időkoordináták (esetünkben a célok és az időpont) egyidejű megjelölése abszurdnak tűnik. Az esetek

többségében az élet produkálta, előre nem látható változásoknak ellenálló mai gyakorlatunk alapos kiértékelése bizonyára igazolná ezt az abszurditást. „A nem folyamatos tervezésnél a cél szükségszerűen abszolútizálódik”, — idéz *Hegedüs András* és *Márkus Mária* egy, a gazdasági tervezés kérdéseivel foglalkozó lengyel szerző munkájából — „figyelman kívül marad az” — idézik tovább —, „hogy a megvalósítás közben milyen új feltételek jöttek létre. A folyamatos tervezésnél éppen ezért nem pontos, mennyiségileg egzakt módon kifejezett cél meghatározásra kell törekedni, hanem a fejlődési folyamat irányának, a perspektívának a kijelölésére. Ezen belül az újonnan kialakult szituációknak megfelelően jönnek létre a konkrét célok és az igénybe vehető eszközök.” [29]

Itt jegyezzük meg — az urbanisztika problematikájára visszatérve —, hogy az általános rendezési tervnek megfelelő *master plan* helyét egyre inkább foglalják el a nemzetközi szakirodalomban és a praxisban egyaránt a *master program*-ok [30], esetleg *master process*-ek, amelyek kevésbé kidolgozottak részleteiket tekintve, a mindenkori előre nem látott változások lehetőségét azonban lényegesen nagyobb mértékben veszik számba, mint a nem kellően dinamikus és flexibilis *master plan*-ek.

Két lényeges összefüggésrendszerrel kapcsolatos alapelvekre kell rámutatnunk a következőkben: az *ágazati*—*területi* kölcsönhatások elve az egyik, a *lokális*—*országos* interdependenciáké a másik. Mindkét összefüggés-rendszerben bekövetkező mozgások, akár a politikaiakat, társadalmiakat, gazdaságiakat, technikaiakat — általában az ágazatiakat — vetjük össze a területiekkel, akár a területi nagyságrendieket egymás között, kölcsönösen hatnak egymásra. Bár sokszor alig megállapíthatóan, gyakran még kevésbé mérhetően gyűrűznek végig a mozgások, az egyik szférában végbemenő változásoknak kisebb vagy nagyobb mértékben következményei vannak az összes többiben. *Bertaux* [31] a kölcsönhatások kapcsán szellemesen utal arra a közismert mondásra: aki A-t mond attól elvárjuk a B-t is, hozzátéve, hogy az urbanisztikai összefüggésrendszer B-jével egy egész ábécét helyettesíthetünk. *Bertaux* hasonlatánál maradvan, az ábécé egyes betűi, a betűkkel való kapcsolatok mikéntjei, az esetek egy kis részében előrebecsülhetők, előrejelezhetők. Az esetek jóval nagyobb részében azonban — amint ezt *Christopher Alexander* egyik tanulmányában [32] kifejti — a kölcsönhatások bonyolultsága olyan fokot ér el, hogy az előrelátás mértéke csekély, a lehetséges variánsok száma a végtele felé tendál, ebből következően egzakt megformulázások már értelmetlenné válnak.

Alexander, aki nemcsak építész, hanem matematikus is, világosan látja a kvantifikálhatóság mai határait. Cikkéből és sok más hasonló

publikációból — nem kevésbé saját tapasztalatainkból — jogosan következtethetünk arra, hogy a túlzott matematizálás, a számok fetiszizálása, mely éppen olyan szakembereknél nem ritka, akik korábban mereven helyezkedtek szembe egy fokozott kvantifikálásra való törekvéssel, éppúgy misztifikációra vezet, mint az egyes jelenségek közötti, esetleg egzakt módon még ki nem fejezhető viszonyok létének teljes tagadása.

A bonyolultsághoz és a bizonytalansághoz kapcsolódik a *visszacsatolás* (feed-back) jelentőségére rámutató alapelvünk. A visszacsatolás, az „automatikus” önszabályozás gondolata más szakmából vett analógiaként került tématerületünkre és ez az urbanisztika terv-prognózis problematikájában is egyre nagyobb szerephez jut. A tervek realizálhatóságában — mint ezt több alkalommal már megjegyeztük — oly sok a bizonytalanság, hogy az előre megállapított alapelképzelések főirányától való nagyobb mérvű eltérések regisztrálása nyomán alapvető igényként lép fel a lehetőleg szakaszosan ismétlődő kiigazítások szükségessége. A mindenkori lehetségesnek vélt optimumok felé való visszacsatolások útján voltaképpen a tervek megvalósulásának folyamata során állandóan felmerülő késleltető akadályokat igyekszünk kiiktatni.

Az elkövetkező években talán a tervprognózis együtteshez hasonló *ellenőrzés-visszacsatolás* pár alakul majd ki az urbanisztikai elmélet és gyakorlat organikus részeként. Mindez túlságosan is teoretikus asszociációkat kelthet, hiszen ma még kevésbé „szakszerű” formulákkal vizsgáljuk a tervek valóraválását. Az előtérben — akár formálisan, akár komolyan — az *ellenőrzés* gondolata van. A visszacsatolás elvének határozott kimondását az ellenőrzés mellett mégis lényegesnek érezzük. Ennek az elvnek szervesen kell majd beilleszkednie tervezési és prognosztikai gyakorlatunkba, hiszen a visszacsatolással már impliciten magasabb strukturáltságot igénylünk.

Egy azonban ma is bizonyos, *periodikus* kontollok nélkül — és ezúttal a periodicitást húzzuk alá —, annak rendszeres visszatérő megállapítása nélkül, hogy az egyes tervek, prognózisok milyen mértékben, milyen hatásfokkal realizálódtak, maximális, minimális vagy *optimális* variánsok, az eredetileg elképzelthez közelálló, vagy a tervezettől teljesen eltérő változatok váltak-e valóra, mindennek az urbanisztika mindennapjaiban való szerves beilleszkedése nélkül nehezen fogunk tudni előbbre haladni.

Utolsó alapelveként utaljunk még egyszer a tervezésről, prognosztikáról korábban mondottakra. Úgy véljük, hogy tervek és prognózisok között „patologikusként” is megjelölhető feszültségek egy egészségesebb fejlődés nyomán fokozatosan csökkenni fognak. Egyre inkább fogjuk

azt tervezni, ami a lehetőség — mégoly szélső — határain belül van, és a tervek is úgy kerülnek majd közel a lehetőségekhez, hogy a tervezői fantázia, egy valóban konstruktív utópia elemeit se kelljen kiiktatnunk. Ilyenszerű tendenciákkal kapcsolatban megállapíthatjuk a tervek és prognózisok, terv-alternatívák és prognózis-alternatívák *konvergálásának* vagy *aszimptotikus* közeledésnek elvét, amellyel egyben az urbanisztika egészének a jelen szintről egy magasabb fejlettségi fokra való emelkedésének reményét is kifejezésre juttatjuk.

Tanulmányunkban sok olyan kérdés merült fel, amelyek egyértelmű megválaszolására még nem nyílt mód. Számos probléma maradt nyitva a közelebbi vagy távolabbi jövő számára.

A hiányosságok és bizonytalanságok ellenére mégis azt hisszük, megközelítésünk nem bizonyul haszontalannak, annál is kevésbé, mivel a jövő formálásának és kutatásának tervezői és prognosztikai aspektusait átfogó problematika nem egy urbanisztikai téma a sok közül, hanem talán az a téma, amelynek megfelelően kikristályosodott alapszemlélete ki kell, hogy sugározzék az urbanisztika minden egyes — mégoly

kicsi, vagy mégoly nagy részterületet átfogó, konkrétabb vagy elvontabb módon megragadható — problémájára. Bizunk benne, hogy állásfoglalásainkkal — azokkal is, amelyek elfogadásra találnak, de azokkal is, amelyek kritikára, vitatkozásra serkentenek — az urbanisztika elméletének és praxisának előbbre lépéséhez járulhattunk hozzá.

Végül az urbanisztika generációkon túl nyúló problematikájából következő *türelemre* szeretnénk a figyelmet felhívni. *Granasztói Pál* írta: „a városépítész sorsa, hivatásának mélységéből eredő sorsa az, hogy elképzelt, megtervezett alkotásai igen lassan, részletekben, sőt terve szerint néha egyáltalán nem valósulnak meg”. [33] Valóban, az előttünk álló problémák megoldása nem megy gyorsan. Egyes folyamatok gyorsulnak ugyan, mégis nagy türelmet kell tanúsítanunk. Türelemre van szükségünk a nehézségek áthidalásában, türelemre azokkal szemben, akiket meg kívánunk győzni, de türelemre van szükségünk — nem utolsó sorban — önmagunkkal szemben is, amikor a későbbi valóság nem egészen vágyainknak, elképzeléseinknek — *terveinknek* — megfelelően alakul.

IRODALOM

- [1] *Mezei Árpád*: Az építészlet jelentősége az ember fejlődésében és a művészetek kapcsolata. A mérnöki Továbbképző Intézet kiadványa, 4461. sz. 1966.
- [2] *Moser, S.*: Einführungsreferat. Az alpbachi symposium kiadványa, 1969. szeptember.
- [3] *Bertaux, P.*: Mutation der Menschheit. Diagnosen und Prognosen. Fischer Bücherei, Hamburg, 1963.
- [4] *Bertaux, P.*: i. m. [3].
- [5] *Gut, G.*: Schicksal in Freiheit. Freiburg—München, Verlag Karl Albert, 1965.
- [6] *Jouvenel, B.*: Die Kunst der Vorausschau. Neuwied, 1967.
- [7] *Vidor Ferenc*: Az építészlet „teljességéről”. Magyar Tudományos Akadémia, Építés-Építészettudomány, 1969. I/1—2. szám.
- [8] *Atteslander, P.*: Soziologie und Planung. Az alpbachi symposium kiadványa, 1969. szeptember.
- [9] *Vidor Ferenc*: Mérethetőség és prognosztika a településtudományban. Kandidátusi értekezés, Budapest, 1965.
- [10] *Bertaux, P.*: i. m. [3].
- [11] *Geddes, P.*: Cities in Evolution. Williams Norgate Ltd. London, 1949. és *Mumford, L.*: The Culture of Cities. Secker Wartburg, 3. kiad. London, 1956.
- [12] *Koestler, A.*: Das Gespenst in der Maschine. Bern und München, Scherz Verlag, 1966.
- [13] *Ragon, M.*: Wo leben wir Morgen — Mensch und Umwelt, die Stadt der Zukunft, Callwey, München, 1963.
- [14] *Vidor Ferenc*: i. m. [7].
- [15] *Jánossy Ferenc*: Gazdaságunk mai ellentmondásainak eredete és felszámolásuk útja. Közgazdasági Szemle, 1969. július—augusztus.
- [16] *Mitscherlich, A.*: Was soll aus unseren Städten werden? Bauen + Wohnen, 1968. március.
- [17] *Meyerson, M.*: Utopian Tradition and the Planning of Cities — The Future Metropolis, edited by Lloyd Rodwin, Braziller. New—York, 1961.
- [18] *Atteslander, P.*: i. m. [8].
- [19] *Russel, B.*: Filozófiai fejlődésem. Budapest, Gondolat, 1968.
- [20] *Steinbuch, K.*: Information, Problemlösen, Zukunft. Az alpbachi symposium kiadványa, 1969. szeptember.
- [21] *Steinbuch, K.*: i. m. [20].
- [22] *Weizsäcker, C. F.*: Über die Kunst der Prognose, Merkur, 1968. július.
- [23] *Vidor Ferenc*: i. m. [7].
- [24] *Lavergne, P.*: Futurologie: l'avenir en équation. Entreprise, 625. sz. 1967.
- [25] *Vidor Ferenc*: Településmodellek, regionális modellek. MTA Építés és Közlekedéstudományi Közlemények. 3. sz. 1961.
- [26] *Boulding, K. E.*: Az általános rendszerelmélet a tudomány csontváza. Megjelent a Rendszerelmélet c. tanulmánykötetben. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1969. Eredeti címe: General Systems Theory, the Skeleton of Science. Management Science, 1956. április.
- [27] A műszaki és tudományos kutatások távlati fejlesztése Franciaországban. A budapesti francia műszaki és tájékoztatási központ kiadványa. Budapest, 1969.
- [28] *Morev, N.*: A jövő települése. Zsiliscsnoje Sztrouityelsztvo, 9 sz. 1967.
- [29] *Hegedüs András—Márkus Mária*: Alternatíva és értékvalasztás az elosztás és fogyasztás távlati tervezésében. Vitaanyag. Kézirat, 1969.
- [30] *Maki, F.—Ohtaka, M.*: Some Thoughts on Collective Form, a Structure in Art and Science c. könyvből. Editor Kepes, G., Studio Vista, London, 1965.
- [31] *Bertaux, P.*: i. m. [3].
- [32] *Alexander, Chr.*: The City is not a Tree. Ektics, 159. sz. 1967. június.
- [33] *Granasztói Pál*: Az idő jelentősége a városépítészetben. Magyar Építőművészet, 1—2. 1955. sz.

A BUDAPESTI TELEPÜLESSZOCIOLÓGIAI KUTATÓMUNKÁRÓL

DR. SZÜCS ISTVÁN

A szociológia és a városrendezés kapcsolata, a két tudományág művelőinek hatékony együttműködése napjaink időszerű, megoldásra váró feladata. Előtérbe kerülése számos okra vezethető vissza; ezek közül néhány, számunkra fontosnak tűnőt a következőkben foglalunk össze.

A II. világháborút követő években Magyarország városaira jellemző volt a nagymérvű lakáshiány. A városi lakáshiány ebben a korszakban világjelenség volt és a háború sújtotta európai — ezek között a magyarországi — városokban igen élesen nyilvánult meg. A lakáshiány kapcsolatban volt azzal, hogy a háború következtében a lakásállomány jelentős része megsemmisült, a háború alatt és az azt követő években a lakásépítés üteme lelassult. A háború utáni években a magyar társadalom térbeli mobilitása igen jelentős volt. A társadalmi-gazdasági viszonyokban bekövetkezett alapvető változás, továbbá az erőteljes iparosítás és általában a gazdasági fellendülés számottevő városba áramlást eredményezett.

A háború utáni években a helyreállítási periódust követően az ország gazdasági erejét a termelés fejlesztése jelentős mértékben lekötötte. Mindezek mellett csak fokozatosan jutott érvényre az a célkitűzés, hogy minél gyorsabban, minél több lakást építsünk. Ezen keresztül kellett ugyanis az inkább mennyiségi jellegű lakásigénylések kielégítését biztosítani. Ezek a mennyiségi igények azonban indokoltan és érthetően háttérbe szorították a bonyolultabb és összetettebb feladatokat mint amilyenek a városépítés minőségi vonatkozásai. A kérdést leegyszerűsítve azt lehet mondani, hogy bárhol épült fel a városban egy viszonylag korszerű lakás, az könnyen megtalálta lakóját, és a beköltöző család hosszabb-rövidebb ideig elégedett is volt, már csak pusztán abból a tényből kifolyóan, hogy végre lakáshoz jutott.

Erre az időre esett Magyarországon az első új lakótelepek építése, amelyek a városépítésnek vagy inkább a lakáshiány enyhítésének legegyszerűbb, és az adott helyzetet tekintve, korszerű formáját jelentették. Ezek az új lakótelepek igyekeztek a hagyományos, történelmileg

kialakult városrészek hibáit kiküszöbölni, ugyanakkor azonban nem volt kellően tisztázott, hogy ez az új építési mód — a nyilvánvaló előnyökön túlmenően — milyen hatással lesz majd az oda költözők életmódjára, ezek a szuburbán jellegű életkeretet megjelentítő létesítmények valóban megfelelően szolgálják-e a társadalmi fejlődést.

Az elmúlt évek erőfeszítéseinek eredményeképp az alapvető és elsődleges lakásszükséglet kielégítése, az ún. mennyiségi lakáshiány felszámolása belátható közelségbe került. Éppen ebből következik, hogy a városépítés iránti igények egyre inkább növekednek, előtérbe kerülnek a jövő fejlődésének olyan alapkérdései, hogy például mit is akarunk végső soron a városépítéssel elérni, milyen az az életkeret, amelyet az elmúlt években teremtettünk, vagy amelynek megvalósításán jelenleg munkálkodunk, mennyiben egyezik ez a társadalom, az egyes társadalmi rétegek igényeivel, mennyiben szolgálja ez a társadalmi fejlődés alapvető érdekeit. És itt van az a pont, ahol a szociológia feladata már kétségtelenül megfogalmazódik, ahol a városrendezés és a szociológia kapcsolata szinte elengedhetetlenné válik. Csak közös erőfeszítéssel értékelhető a mai helyzet, az eddigi fejlődés, majd pedig mindezek alapján körvonalazható a kívánatos jövőbeli fejlődés irányvonala.

A szociológia és a városrendezés kapcsolatának időszerűsége azzal is összefügg, hogy az utóbbi 10 évben kibontakozott Magyarországon a korszerű értelemben vett szociológiai tevékenység. A szociológia feladatát illetően nincs egyértelműen kialakultnak tekinthető állásfoglalás, és ez a megállapítás nemcsak Magyarországra, de általában a szocialista országokra, ill. a nyugat-európai országokra is vonatkozik. Magyar viszonyok között azonban egyre inkább egyértelművé válik, hogy a szociológia egyik fontos, igen fontos feladata, információkat szolgáltatni a tervezéshez. A tervezés fogalmát széles értelemben használva, vonatkozik ez a népgazdasági tervezésre, de emellett a konkrét, műszaki jellegű tervezésekre és nem utolsósorban a várostervezésre is. Jórészt ennek a felfogásnak eredményeképp kezdtek Magyarországon

kialakulni és fejlődni a szakszociológiák, amelyek csaknem kivétel nélkül interdiszciplináris jelleggel az adott szakágazat fejlesztésének társadalmi összefüggéseit, társadalmi vonatkozásait vizsgálják. E szakszociológiák között jelentkezett a magyarországi szakirodalomban a településszociológiának nevezett tevékenység, és megtermelődött annak a lehetősége, hogy a városrendezés szociológiai információigényének a kielégítése egyáltalán felvethető legyen.

A településszociológia egyik fő feladata tehát, hogy a városrendezés számára információkat gyűjtsön, és ezért vizsgálódásának középontjába a társadalom és a környezet kölcsönhatását állítja. Ehhez kapcsolódik kiindulási alapként az a feltételezés, hogy a társadalmi fejlődés tervszerűen befolyásolható és ez a befolyásolás — sok más mellett — a városépítésen keresztül is megvalósítható. A településszociológia tehát meg kívánja teremteni az elméleti és gyakorlati előfeltételét annak, hogy a városi társadalom fejlődését a városépítés segítségével, az egyéni és az osztálytársadalmi érdekeknek megfelelően, segíteni, befolyásolni lehessen.

Az előzőekben vázlatosan megfogalmazott célkitűzés a településszociológiával szemben bizonyos követelményeket támaszt, amelyek a hatékony, tényleges együttműködés előfeltételeinek is tekinthetők:

Szükségeltetik egy olyan településszociológiai elmélet, amely a marxizmus—leninizmus alaptételein épül fel és képes a településszociológia céljából következő feladatnak eleget tenni. Ez az elmélet azon a hipotézisen nyugszik, hogy a társadalom és a műszaki—funkcionális környezet között kölcsönhatás van. A nagyvárosban fellelhető és eltérő ismérvekkel rendelkező sokféle lakóhelyi környezet kapcsolatban áll a társadalom térbeli struktúrájával, a társadalmi magatartással, ill. a magatartások összességét felölelő életmóddal. Ebből vezethető le az az összefüggés, hogy a lakóhelyi környezet ismérveinek megváltoztatása esetén — a kölcsönhatások eredményeképpen — szükségszerű változás várható a társadalom térbeli struktúrájában és az életmódban.

A következő előfeltétel úgy fogalmazható meg, hogy a településszociológiai elméletnek operacionalizálhatónak kell lennie. Ez lényegében azt jelenti, hogy az elméletet át kell vinni a gyakorlati empirikus kutatómunkába, hogy ezen keresztül a lehetőséghez képest konkrét információkhoz lehessen jutni. Általában nem tisztázott még egyértelműen, valóban minden esetben szükséges-e egy társadalomtudományi elmélet alátámasztása empirikus kutatásokkal, igazolása vagy elvetése, részletes kifejtése. A településszociológia esetében azonban úgy véljük, hogy ez elengedhetetlen követelmény, mivel empirikus kutatási eredmények nélkül csak általánosságban lehet mozogni, a tervezéshez

viszont konkrét, tartalmi jellegű információkat kell szolgáltatni. A településszociológiai kutatómunkában e feltételt kívánja kielégíteni az életmódvizsgálat módszertani kimunkálása, amelynek gyakorlati alkalmazása a több éve folyó budapesti kutatómunka keretében már bizonyos konkrét eredményeket hozott.

Végül, harmadik feltétel, hogy az empirikus vizsgálat eredményeképpen nyert információk a városrendezéshez ténylegesen felhasználhatók legyenek. A szociológiai információkat tehát a tervezés menetébe és rendszerébe a lehető legalkalmasabb formában kell beilleszteni és ez a szociológia és a városrendezés metodológiai összehangolásának a szükségességét veti fel. Az információk felhasználása egyes konkrét esetekben, például egy városrekonstrukció előkészítése során viszonylag kevés problémát jelentene. Jóval nehezebb feladat a szociológiai adatok szisztematikus alkalmazása. Budapest egészében ez azt jelenti, hogy a kétmillió város vonatkozásában kell térben és időben összehasonlítható információs bázissal rendelkezni, hogy a szisztematikus városrendezési munka során (mint pl. az általános városrendezési terv felülvizsgálata, nagyobb léptékű városrendezési akciók tervezése) az interdiszciplináris munka valóban megvalósítható legyen.

Nem célunk, hogy a szociológia és a városrendezés kapcsolatát általában vizsgálat tárgyává téve igyekezzünk áttekinteni és rendszerezni e kapcsolat típusait és lehetőségeit. Ez az igény ma még korai, hiszen a településszociológiai kutatómunka a kezdeti lépéseknél tart és az eddigi eredmények felülvizsgálatát és értékelését még nem végezték, de nem is végezheték el. Ezért célszerű csupán azt tűztük ki, hogy a szociológia és a városrendezés kapcsolatának egy lehetséges módját mutassuk be, azt igyekezzünk megindokolni és a Budapesten, főként a belső pesti városrészekben végzett empirikus kutatómunka* eredményeivel a lehetőséghez képest alátámasztani. Hangsúlyozni kell, hogy az együttműködésnek csupán egy lehetséges módját tárgyaljuk, egy olyan kiindulási alapot, amely a fennálló nehézségeket kiküszöbölve, vagy legalábbis csökkentve, lehetőséget ad az együttműködés megkezdésére, majd a későbbiekben kiszélesítésére és gazdagítására.

*

Az itt következőkben a budapesti településszociológiai kutatómunka során kidolgozott életmódvizsgálat elméleti—módszertani kérdéseit mutatjuk be. Példaképpen főként a belső pesti

* A Budapesti Városépítési Tervező Vállalat az Építészeti és Városfejlesztési Minisztérium, valamint más, tanácsai szervek megbízásából 6—8 éve foglalkozik rendszeres településszociológiai kutatómunkával. Ennek során két új lakótelepen, hat belső pesti városrészben és egy rekonstrukcióra kerülő peremkerületi központban (Újpest) végeztünk településszociológiai életmódvizsgálatokat.

városrészekben végzett szociológiai vizsgálatok anyagából emeltünk ki néhány jellegzetes részt, amelyek a tartalmi kérdésekre valamelyest rámutatnak.

1. A NAGYVÁROSI TÁRSADALOM TÉRBELI STRUKTÚRÁJA

A településszociológiai alaphipotézise, hogy a társadalom és a lakóhelyi környezet között kölcsönhatás van. Mivel a nagyváros a legkülönbözőbb lakóhelyi környezetek széles skáláját fogja össze, ebből következik, hogy a különböző típusú és jellegű lakóhelyi környezetekhez azoknak megfelelő társadalom tartozik.

A városi társadalom térbeli struktúráján azt értjük, hogy olyan térbeli társadalmi alakzatok léteznek, amelyeknek társadalmi és demográfiai struktúrája egyedi és az ott élők életmódja sajátos ismérveket mutat.

A nagyvárosi társadalom, tehát ilyen értelemben és összefüggésben lakóhelyi aggregátok egymásmellettiségeként értelmezhető és a településszociológiai elméleti megfontolások átvitelét az empirikus kutatómunkába a lakóhelyi aggregátok térbeli rendszere segíti elő. Ez azt is jelenti, hogy a kutatás tárgyát a lakóhelyi aggregátok képezik.

A lakóhelyi aggregátok rendkívül laza társadalmi alakzatok, általában nem szervezettek, tagjaik viszonylag anonimok, közöttük csak részbeni, esetleges társadalmi kapcsolatok léteznek. A lakóhelyi aggregátot képező társadalmi rétegek és csoportok magatartás-módjai azonban jelentős mértékben függnek a megfelelő lakóhelyi környezettől és az aggregátok karaktere viszonylag hosszú időtávlatban változik. Ez utóbbi ismérvek adják meg a lehetőségét annak, hogy az aggregátok képezzék a településszociológiai kutatások tárgyát.

Mivel alapvető célunk a lakóhelyi környezet és az ott élő társadalom kapcsolatának vizsgálata, a következőkben inkább címszerűen

összefoglaljuk e két fogalom műszaki-funkcionális, ill. társadalmi jellemzőit.

A lakóhelyi környezet — és ezen most tulajdonképpen városrészt értünk — ismérveit a településszociológiai kutatómunka céljaira a következőképpen csoportosítjuk:

- városzerkezeti elhelyezkedés, ideértve a városrész közintézményekkel, munkahelyekkel való ellátottságát, vagy egyéb attraktív adottságait is;
- a városrész jellegzetes beépítési módja,
- a lakóépülettípusok (függőfolyosós, fogalt stb. épületek);
- a lakásállomány, ezen belül a lakások nagyság szerinti összetétele és komforttényezőkkel való ellátottsága.

A lakóhelyi aggregátnak mint társadalmi alakzatnak a következő jellemzőit vizsgáljuk:

- demográfiai struktúra, ezen belül az életkor szerinti összetétel, a családstruktúra és a családias életciklus;
- a társadalmi státus a foglalkozási rétegződés, az iskolai végzettség és az anyagi—jövedelmi tényezők által meghatározva.

Empirikus vizsgálataink során a belső pesti városrészekből hat jellegzetes városrészt (lakóhelyi aggregátot) választottunk ki és azokban folytattunk helyszíni vizsgálatokat. E kiválasztott városrészek városzerkezeti elhelyezkedése jelentősen eltérő, bár valamennyi a belső városmagban van. Az eltérésekre a későbbi részletes elemzés során még visszatérünk. A meglehetősen szűk utcák mentén elhelyezkedő zárt-sorú, magas beépítés nagyvárosi jellegű és a történelmileg kialakult városrészek közismert előnyeit és hátrányait reprezentálja. A lakóépületek életkora döntő többségében 60—90 év. Ennél fiatalabb vagy öregebb épület csak elvétve található.

Lényeges eltérések vannak a belső városrészek lakásállományában. A különbözőségeik érzékeltetésére a főbb adatokat (0/0-os megoszlásban) a következő táblázatban foglaltuk össze:

Vizsgálati terület	1 szobás	2 szobás	3 és több szobás	Összesen	Ebből fürdőszobás, 0/0
	lakások aránya, 0/0				
Belső-Józsefváros	44	37	19	100	69
Belső-Ferencváros	21	34	45	100	85
Lenin körút	32	39	29	100	89
Középső-Terézváros	52	25	23	100	58
Középső-Erzsébetváros	70	23	7	100	39
Külső-Erzsébetváros	58	33	9	100	39

A belső városrészek között tehát lényegbevágó különbség van a városszerkezeti elhelyezkedésben és a lakásállomány összetételében.

A belső városrészek társadalma számos hasonlóságot, de ugyanakkor más vonatkozásban lényeges eltéréseket mutat. A lakosság demográfiai struktúrája, életkor és családösszetétel szerinti megoszlása csaknem pontosan megegyezik. A Középső-Erzsébetvárosban, ahol az egyszobás lakások aránya 70%, ugyanolyan demográfiai struktúrájú népesség él, mint a Belső-Ferencvárosban, ahol ez az arány csupán 21%. A belső városrészek összességét illetően azonban a megegyező demográfiai struktúra más városrészekhez viszonyítva már jelentős különbségeket mutat. Budapest egészére vonatkozóan azonos időpontot tükröző statisztikai adatok nem állnak rendelkezésre, ezért az összehasonlítást az új lakótelepeken élő népesség életkor szerinti megoszlásában mutatjuk be. Az életkor szerinti összetételnek jellemzésére — különböző szociológiai megfontolások miatt — a vizsgálat alapegységét képező családokban élő feleségek kormegoszlását tüntettük fel, ugyancsak %-os megoszlásban.

A feleség életkora	Belső városrészek, %	Új lakótelepek, %
—39 év	25	55
40—54 év	31	36
55— év	44	9
Összesen	100	100

Az adatokból láthatóan a belső városrészek és az új lakótelepek társadalma két szélsőséges esetet mutat. Az új lakótelepekre költöznek ki a fiatal családok és ugyanakkor a belső városrészek korstruktúrája fokozatosan eltorzul, elöregedési folyamat kezdődik. Ugyanez az összefüggés mutatkozik meg a családösszetételben is:

Családtípus	Belső városrészek, %	Új lakótelepek, %
Házaspár gyermek nélkül	37	17
Házaspár egy gyermekkel	31	42
Házaspár két gyermekkel	15	26
Házaspár három és több gyermekkel	3	11
Egyszülős család	14	4
Összesen	100	100

A táblázat adatainak értékeléséhez hozzá kell fűzni, hogy az új lakótelepeken élő gyermektelen házaspárok főként olyanok, ahol még nincs gyermek, ezzel szemben a belső városrészekben élők túlnyomó többségénél már nincs gyermek.

A belső városrészek megegyező demográfiai struktúrájával ellentétben a társadalmi rétegződés már igen lényegbevágó eltéréseket mutat. A családoknak a családfő iskolai végzettség szerinti megoszlását a következő táblázatban mutatjuk be (%-os megoszlásban):

Vizsgálati terület	A családfő iskolai végzettsége, %			Összesen
	8 általános alatt	8 általános	Legalább középiskolai érettségi	
Belső-Józsefváros	26	31	43	100
Belső-Ferencváros	22	32	46	100
Lenin körút	19	32	49	100
Középső-Terézváros	31	40	29	100
Középső-Erzsébetváros	39	38	23	100
Külső-Erzsébetváros	48	32	20	100

A belső városrészek által reprezentált lakóhelyi környezet és az ott élő társadalom összefüggését a következőkben foglaljuk össze:

A Belső-Józsefváros tipikus magas társadalmi státusú* terület. Városszerkezeti elhelyezkedése igen jó, beépítési módja nagyvárosi, lakásállománya az átlagosnál jobb, de a jók között inkább az alsó kategóriába tartozik.

* A társadalmi státus azt a helyet jelöli meg, amelyet egy társadalmi réteg — a társadalom megítélése szerint — a társadalmi struktúrán belül elfoglal. Ebből következően a különböző társadalmi rendszerek eltérően ítélik meg a társadalmi státus fogalmát. A szocialista társadalom struktúráját illetően többféle nézőpontot fejtettek ki és a kérdés ma még nem tekinthető egyértelműen lezártnak. Az empirikus kutatásoknál azonban a társadalmi

A Belső-Ferencváros ugyancsak magas társadalmi státusú terület, társadalmi struktúrája talán valamivel jobb, mint a Belső-Józsefvárosé. Városszerkezeti elhelyezkedése valamivel kedvezőtlenebb, lakásállománya viszont lényegesen jobb, mint a Belső-Józsefvárosé. E két ellentétes hatású tényező eredőjeként jött létre a nagyjából megegyező struktúrájú társadalom.

státus fogalmát használnunk kellett, mégpedig oly módon, hogy az társadalmi elméletünkkel megegyezék és a gyakorlatban is felhasználható legyen. Ebből az elgondolásból kiindulva úgy véljük, hogy a társadalmi státust a gyakorlati kutatómunkában a foglalkozási struktúra, az iskolai végzettség és az anyagi-jövedelmi viszonyok szerint komplexen lehet megítélni. Az itt következőkben a társadalmi státus fogalmát ennek megfelelően használjuk.

A Középső-Terézváros tipikus közép státusú terület. Lakásállománya viszonylag jó és az összehasonlítást a Középső-Erzsébetvárossal érdemes elvégezni. A városszerkezeti elhelyezkedés lényegében megegyező, a lakásállomány azonban ez utóbbi területen sokkal rosszabb, ebből következik, hogy a két hasonló fekvésű terület közül az egyik közép-, a másik inkább alacsony—közép státusú.

A Külső-Erzsébetváros alacsony—közép státusú terület, amelynek lakásállománya sokkal jobb, mint a Középső-Erzsébetvárosé. A városszerkezeti elhelyezkedésben azonban lényeges a különbség a két terület között és ez eredményezte azt, hogy a Külső-Erzsébetváros társadalmi struktúrája valamivel alacsonyabb szintű, mint a Középső-Erzsébetvárosé.

A Lenin körút társadalma egészen sajátos helyzetet foglal el és kifejezetten magas státusú, amely megegyezik a terület városszerkezeti elhelyezkedésével és kitűnő lakásállományával.

Az elemzett példákkal azt kívántuk bizonyítani, hogy a lakóhelyi környezet hatása e környezet szinte csaknem minden tényezőjén keresztül érvényesül. A jó lakásállomány, vagy a kedvező városszerkezeti elhelyezkedés önmagában még nem eredményezi feltétlenül azt, hogy annak megfelelően magas státusú társadalom alakul ki. Ugyanakkor a jó városszerkezeti elhelyezkedés rossz lakásállománnyal párosulva, a városrész műszaki állományának és társadalmi-térbeli struktúrájának az ellentmondását eredményezi.

2. AZ ÉLETMÓD

TELEPÜLÉSSZOCIOLÓGIAI ÉRTELMEZÉSE

A nagyváros a különböző típusú és jellegű életkeretek széles változatát foglalja magában. Ha a lakóhelyi környezet és a társadalom között állandó kölcsönhatás van, akkor feltételezhető, hogy az egyes térbelileg elhelyezkedő lakóhelyi aggregátok, és az ezeket a lakóhelyi aggregátokat alkotó társadalmi és demográfiai rétegek életmódja is többé-kevésbé eltérő. Ebből kifolyóan érdeklődésünk nem a városi életmódra általában vagy akár egy konkrét nagyváros életmódjára, hanem a nagyvároson belül elhelyezkedő térbeli, társadalmi alakzatok életmódjának különbözőségére, az eltérésekre és az eltéréseket kiváltó okokra összpontosul.

A lakóhelyi aggregátok meglehetősen laza társadalmi alakzatok és így végső soron vitatható, beszélhetünk-e egyáltalán egy lakóhelyi aggregát életmódjáról. Az életmód fogalmát gyakran egy társadalomhoz, vagy pedig társadalmi rétegekhez kapcsolják. Ez a társadalom lehet egy város vagy akár az egész ország. Egy társadalmi réteg életmódját elsődlegesen a társadalmi státus (és a demográfiai rétegződés) befolyásolja és

így beszélhetünk például magas státusú, vagy alacsony státusú rétegek életmódjáról.

Az a tény, hogy lakóhelyi aggregátok léteznek, elsősorban azon alapul, hogy sajátos társadalmi—térbeli struktúra létezik. Az életmód vizsgálatakor tehát elsődleges feladatunk, hogy a lakóhelyi aggregátot alkotó társadalmi és demográfiai rétegek életmódját határozzuk meg. Ez önmagában már oda vezet, hogy a lakóhelyi aggregát összességét illetően sajátos életmód-komplexum figyelhető meg, ami már bizonyos fokig bizonyítja, hogy az életmód a lakóhelyi aggregátok térbeli rendszerében vizsgálható. Kutatómunkánk is éppen arra irányul, hogy elsősorban a lakóhelyi környezet hatását vizsgáljuk, a lakóhelyi környezetnek egysége pedig a városrész, megfelelő társadalmi alakzat viszont a lakóhelyi aggregát. Azt tehát mindenképpen megállapíthatjuk, hogy a lakóhelyi környezetnek az életmódra hatását a legcélravezetőbben úgy oldhatjuk meg, ha a vizsgálat tárgyaként a lakóhelyi aggregátot jelöljük meg.

Ha most bekapcsoljuk gondolatmenetünkbe azt a célkitűzést, hogy a tervezés számára kívánunk szociológiai információanyagot gyűjteni azért, hogy a tervezés és a városépítés segítségével a társadalmi fejlődést befolyásolni lehessen, akkor el kell fogadnunk a tervezés térbeli szemléletét, ami térbeli egységekben nyilvánul meg. E térbeli egységek pedig — eltekintve most az ugyancsak térbelileg ható vonalas létesítményektől — a városrészek. A tervezés feladata — többek között — a városrészek városon belüli elhelyezkedésének, jellegének és módjának a meghatározása, akár új városrészek létesítéséről, akár pedig a meglévők lényeges adottságainak megváltoztatásáról van szó.

Ezek után joggal vetődik fel a kérdés, mit értünk végeredményben életmódon, az életmód rendkívül differenciált, sokféle szemszögből vizsgálható komplexumát miként kívánjuk értelmezni, milyen vonatkozásait kívánjuk kiemelni. Vizsgálati célkitűzéseinkből, az empirikus vizsgálat lehetőségeiből és korlátaiból következik, hogy az életmód szükségképpen csak leszűkített értelemben vizsgálható. Ennek keretében foglalkozunk a lakásmóddal, a családi funkciók és az intézményhálózat kapcsolatával, a társadalmi kapcsolatokkal, a nagyvárosi kulturális és szórakoztató intézmények igénybevételével és általában a nagyvárosi élet térbelileg megnyilvánuló egyéb elemeivel. Az életmódnak olyan elemeit emeljük ki, amelyek általában a térbeli vetületet minél szélesebbkörűen mutatják ki, ahol a lakóhelyi környezet hatása jelentős, végül pedig a városrendezéssel közvetlen vagy közvetett kapcsolat van. Az itt felsorolt ismérvek egyben az életmóddal való foglalkozás szemléletét is meghatározzák. Erre építettük fel az életmódvizsgálat tartalmát, amely négy fő csoportban foglalható össze.

a) Az életmódvizsgálat első lépése a családok lakáshelyzetének, lakásviszonyainak elemzése. A lakáshelyzet mint vizsgálati téma kettős értelemben is fontos. A lakás mint a lakóhelyi környezet része, életmódra ható tényező, ugyanakkor azonban az életmód egyik megnyilvánulási formája is.

Elhhez a témakörhöz csatoltuk a lakóhely—munkahely térbeli kapcsolatának kérdését, de bizonyos fokig másként, mint ahogy azt a városrendezési vagy közlekedési vizsgálatok értelmezik. Ez utóbbiak ugyanis a lakóhely és a munkahely közötti távolság leküzdését, a „felesleges időráfordítás” szempontjait helyezik előtérbe. Kétségtelen, hogy ennek is van szociológiai jelentősége, emellett azonban inkább annak tulajdonítunk jelentőséget, hogy a munkahely milyen környezetben helyezkedik el, a munkahelyhez vezető út milyen városrészeket visz keresztül és mindezeknek milyen hatása van a társadalmi magatartásra.

b) A családi funkciók és az intézményhálózat kapcsolata igen sok életmódelemet ölel fel.

A gyermekgondozás és a bölcsőde, óvoda, valamint általános iskola kapcsolatában az igénybevétel mértéke és ennek értékelése feladatunk. Ezzel kapcsolatban vizsgáljuk — mint a városrendezéshez közvetlenül kapcsolódó problémát — a kisgyermek szabad levegőn tartózkodását, amely a nagyvárosok, különösen a belső fekvésű nagy lakóterületek alig megoldott kérdése.

A vásárlási szokások vizsgálata az élelmiszerek, ill. az iparcikkek beszerzésénél eltérő problémákat vet fel.

A háztartási funkciók és az intézményhálózat kapcsolata a főzés, lakástakarítás és a mosás témakörét foglalja magába. A korszerű életmód általában abban az irányban fejlődik, hogy a családok a háztartási funkciók ellátására minél kevesebb időt fordítsanak. Kérdéses viszont, hogy a nagyváros és a korszerű technika által nyújtott lehetőségeket a családok mennyiben veszik igénybe, ill. mi befolyásolja az igénybevétel mértékét.

c) A társadalmi kapcsolatok keretében a szomszédsági, rokon és baráti kapcsolatokkal foglalkozunk. A társadalmi kapcsolatok vizsgálatának célja bizonyos fokig eltérő a szociológiai szakirodalomban szokásos nézőpontoktól. Érdeklődésünk homlokterében az áll, hogy az egyes lakóhelyi aggregátok, egyes társadalmi, demográfiai rétegek társadalmi kapcsolatainak összességében milyen helyet foglalnak el az egyes kapcsolattípusok, ill. ezek részaránya mitől függően változik. A rokon és baráti kapcsolatok vizsgálatakor a térbeliségnek fokozott figyelmet szentelünk. Kérdés ugyanis, hogy az állandó látogató viszonyban levő rokon és baráti családok lakóhelyei mennyiben fogják át az egész várost és így a rokon és baráti körön ke-

resztül — amelyek az új magatartásminták bevitelének fontos eszközei — a családok mennyiben jutnak kapcsolatba a város különböző részeivel, az ott kialakult társadalmi magatartásokat mennyiben ismerhetik meg. A társadalmi kapcsolatok, mint a társadalomhoz való kötődés fontos tényezői, milyen módon töltik be azt a feladatot, hogy a családok értékítéletének formálásával, a nagyvárosi társadalom színes sokrétűségén keresztül a korszerű gondolkodásmód fejlődését elősegítsék.

A társadalmi kapcsolatok keretében vizsgáljuk még azt, hogy azok a családi funkciók ellátásában, a kölcsönös segítségnyújtás útján milyen szerepet töltenek be.

d) A nagyváros lényegéhez tartozik a kulturális és szórakoztató intézmények széles skálája és a nagyvárosi életmód fontos ismérve, hogy a családok ezeket az intézményeket milyen rendszeresen és térbelileg hol veszik igénybe. A kulturális intézmények között a mozi, a színház és hangverseny, valamint a múzeum, kiállítás, tárlat, a szórakoztató jellegű intézmények között elsősorban a kávéház, eszpresszó, ill. cukrászda, és az esti szórakozóhelyek változatos lehetőségeinek igénybevételével foglalkozunk.

A szabadidő-felhasználás egyéb térbeli vetületei között a hétköznapi séta, szabad levegőn tartózkodás, ill. a hétvégi program kérdését iktatuk még az életmód vizsgálandó témakörei közé.

A budapesti kutatómunka során az életmód előzőekben részletezett főbb elemeiből megkíséreltünk életmódtípusokat kialakítani. Az életmód lényegében két szélső eset felé közelít, amelyet összefoglalóan nyitottnak (urbánusnak), ill. zártnak (lokálisnak) nevezhetünk.

Nyitott életmódról akkor beszélünk, amikor a család funkcióinak kielégítését az általa optimálisnak tartott és a körülményekhez képest korszerű módon, az intézményhálózat igénybevételével oldja meg. Ennek az életmódtípusnak jellemzője a nyitottság, amely megnyilvánul a társadalmi kapcsolatokban, a rokon és baráti kapcsolatok túlsúlyában, annak térbeliségében, továbbá abban, hogy a családok a nagyváros különböző anyagi és kulturális lehetőségeivel messzemenően élnek.

Mindezek ellentéte a zárt életmód, amikor a családok bezárkóznak, a családi funkciók kielégítésében önellátásra rendezkednek be. Társadalmi kapcsolataik főként helyiek, a hangsúly a szomszédi és rokon kapcsolatokon van, a baráti kapcsolatok köre szűk és térbelileg beszorított. A családok városon belüli mozgásai korlátozottak és elsősorban a lakóhely—munkahely relációra szorítóznak, a városi intézményhálózatot kevéssé és lokális módon veszik igénybe.

A fentiek az életmód formájának két szélső esetét körvonalazzák és közöttük számtalan átmenet lehetséges. Az életmódtípusok kidolgozása főként a tendenciák érzékeltetése érdeké-

ben szükséges, s általuk lehet összefoglaló áttekintést kapni arról, hogy a különböző lakóhelyi környezetek, ill. a társadalmi rétegződés befolyásoló szerepe összességében miként alakul.

Az életmódvizsgálat tehát sok apró elemből épül fel, és az egyes elemeknek megfelelő társadalmi magatartások összessége reprezentálja az életmód számunkra jelentős fő vonásait. Az empirikus vizsgálatok eredményeképpen nyert adatok teljes skáláját itt bemutatni lehetetlen. Ezért kiválasztottunk néhány olyan magatartást, amely érzékelteti, milyen jellegű információkat

kapunk, de távolról sem jelenti, nem jelentheti az életmód szociológiai leírását.

Elsőként olyan példát mutatunk be, amelynél a lakóhelyi környezet közvetlen és egyértelmű hatással van a társadalmi magatartásra. Ez pedig a szabad levegőn való tartózkodás gyakorlata. Először az általános iskolás korú gyermekek szabad levegőn való tartózkodását mutatjuk be néhány jellegzetes belső pesti városrészben és összehasonlításként feltüntetjük az új lakótelepek megfelelő adatait is (%-os megoszlásban):

Hol szokott a gyermek általában lakáson kívül játszani	Lenin körút	Belső-Józsefváros	Középső-Terézváros	Erzsébetváros külső része	Új lakótelep
Függőfolyosón, vagy a ház udvarán	22	31	10	8	—
Gyermekjátszóterén	26	23	34	15	86
Nagy nyilvános parkban	—	23	20	54	—
Utcán, vagy egyéb helyen	9	10	21	5	10
Rendszeresen nem szokott lakáson kívül játszani	43	13	15	18	4
Összesen	100	100	100	100	100

Az adatokból jól kivehető a belső városrészek problémája, ami talán legélesebben a Lenin körút mentén, tehát a leginkább nagyvárosias környezetben lakó családoknál nyilvánul meg. Itt a gyermekek közel fele nem szokott — vagy nyugodtan kimondhatjuk — nem tud lakáson kívül játszani. Ugyancsak szembevetendő a Belső-Józsefvárosban, hogy a gyermekek egyharmada a függőfolyosón vagy a ház udvarán játszik. A Külső-Erzsébetvárosnak egyedülálló adottsága, hogy közvetlenül érintkezik az egyik legnagyobb városi parkkal. Így a gyermekek több mint fele oda járhat játszani, és egyáltalán nincs szükség ar-

ra, hogy a legveszélyesebb és leghelytelenebb módon, az utcán játsszanak. Ebben a kérdésben vitathatatlan az új lakótelepek előnye. A gyermekek túlnyomó többsége a házak közötti zöldterületeken, ill. forgalomtól védetten kialakított gyermekjátszótereken tartózkodhat. A gyermekes családok számára éppen ez az egyik legnagyobb vonzóereje az új lakótelepeknek.

A szabad levegőn való tartózkodás a felnőttek esetében is eltérően nyilvánul meg az eltérő lakóhelyi környezetekben. Ezzel kapcsolatban ismét négy belső pesti városrész adatait mutatjuk be (%-os megoszlásban):

Hol szokott sétálni	Lenin körút	Belső-Józsefváros	Középső-Terézváros	Külső-Erzsébetváros
A lakóhely közvetlen környékén	15	23	18	17
Nagyforgalmú főútvonalon	20	17	21	11
Nagy összefüggő zöldterületen	35	14	32	44
A város távolabbi részein	14	20	8	10
Nem szokott rendszeresen sétálni	16	26	21	18
Összesen	100	100	100	100

A felnőttek szabad levegőn tartózkodása sok hasonlóságot mutat a gyermekekre vonatkozóan begyűjtött adatokkal. Jelentős eltérés a Lenin körút esetében van. A gyerekekre vonatkozó

táblázatból ugyanis kivehető, hogy a legrosszabb helyzetben a Lenin körúti családok gyermekei vannak. A felnőttek esetében ez a tendencia nem érvényesül. A Lenin körút kitűnő város-

szerkezeti elhelyezkedése, közlekedési adottsága ugyanis a felnőtteknek már lehetővé teszi, hogy a viszonylag távolabb fekvő nagy összefüggő zöldterületeket rövid időn belül elérjék. Ugyanakkor a nagyvárosi környezet is arra ösztönzi az emberek nagy részét, hogy rendszeresen sétáljon és a séta helyét a számára legmegfelelőbbben válassza meg. Ez lehet az oka annak, hogy a Lenin körúton lakó családok között a legnagyobb a rendszeresen sétálók aránya.

Második példánkat a társadalmi kapcsolatok területéről vettük, azon belül is a baráti kapcsolatokat emeltük ki. A szociológiai szakirodalom a társadalmi kapcsolatok közül a baráti kapcsolatokat tartja a leglényegesebbnek abból a szempontból, hogy a lokálisan adott szomszédok és a születés révén kialakuló rokonság mellett itt érvényesül leginkább a szabad választás lehetősége. Ez nem jelenti a szomszédi, vagy rokoni kapcsolatok jelentőségének lebecsülését, de kétségtelen, hogy a társadalmi kapcsolatok között a legmagasabb szintű a baráti kapcsolat. Ez kifejezésre jut abban is, hogy a magasabb tár-

sadalmi státusú családoknak baráti köre jóval kiterjedtebb és e kapcsolatok az osztálytársadalmi kapcsolatokon belül mennyiségileg és minőségileg is magasabb részarányt képviselnek. Szociológiai vizsgálatunkban ezért először azt mutatuk ki, hogy a különböző városrészekben élő családok hány százalékának vannak egyáltalán baráti kapcsolatai:

Lenin körút	71%
Belső-Józsefváros	64%
Belső-Ferencváros	59%
Középső-Terézváros	59%
Külső-Erzsébetváros	48%
Középső-Erzsébetváros	45%
Újpest	40%

A baráti kapcsolatok kiterjedése a különböző városrészekben lakó családoknál lényeges eltérést mutat. Ez nemcsak abban nyilvánul meg, hogy a családok hány százalékának van baráti köre, de abban is, hogy milyen gyakran találkoznak barátaikkal. Erre vonatkozó százalékos adatok — most már csak három városrészt kiemelve — a következők:

A vizsgálati terület megnevezése	Milyen gyakran találkoznak barátaikkal				Összesen
	hetente	havonta	2—3 havonta	ritkábban	
Középső-Terézváros	55	33	8	4	100
Erzsébetváros külső része	39	34	20	7	100
Belső-Józsefváros	53	29	10	8	100
Együtt	49	33	12	6	100

A táblázatok adataiból az a tendencia vehető ki, hogy a kedvező városszerkezeti elhelyezkedésű és egyben magasabb társadalmi státusú városrészekben a családok nagyobb részének van baráti köre, ezen túlmenően baráti körükkel gyakrabban is érintkeznek.

Mindezek a társadalmi kapcsolatok belső

struktúrájában is kifejezésre jutnak. Empirikus vizsgálataink kimutatták, hogy a családok általában azonos mennyiségű társadalmi kapcsolatot igényelnek, ezek összetétele azonban — a társadalmi státus és életkor mellett — a lakóhelyi környezettől függ. Ennek az állításnak az igazolására mutatjuk be a következő táblázatot:

A vizsgálati terület megnevezése	Szomszédi	Rokoni	Baráti	Összesen
	családok aránya a társadalmi kapcsolatok összességén belül			
Középső-Terézváros	15,9	60,1	24,0	100
Erzsébetváros külső része	24,8	59,3	15,9	100
Belső-Józsefváros	17,6	57,2	25,2	100

A táblázatból jól látható, hogy az Erzsébetváros külső részében az említett tényezők hatására jóval nagyobb a szomszédosági kapcsolatok részaránya és ennek megfelelően a baráti kapcsola-

latok jelentősége kisebb. A rokoni kapcsolatok viszont mindhárom városrésztben többé-kevésbé hasonló arányban mutathatók ki. A lakóhelyi környezet hatására tehát a szomszédi és a baráti

kapcsolatok aránya változik, a társadalmi érintkezés térbeli nehézségeit a szomszédsági kapcsolatok kiterjedtebb szerepe pótolja.

Harmadik példánkat az életmód egészének településszociológiai elemzéséből választottuk. Az életmód összefoglaló értékeléséhez főként az összefüggések és kapcsolatok kimutatása céljából három életmódtípust állítottunk fel, amelyet

nyitott,
részben nyitott és
zárt

jellegetnek neveztünk. E három életmódtípust meg lehetne elnagyolni. A gyakorlatban rendkívül sok a határeset és ugyanakkor az életmód sokrétűségét nehéz ilyen kevés kategóriába sorítani. A családoknak az egyes életmódtípusokba sorolása önkategorizálás alapján történt. A besorolás tehát azt jelenti, hogy a családok miként

értékelik saját életmódjukat és az összehasonlítás alapját az általuk ismert magatartásmin-ták, rokonaik, barátaik, szomszédaik magatartása képezte. Nyilvánvaló tehát, hogy ez szubjektív és relatív értékelés.

Kigyűjtöttük azt, hogy az egyes életmódtípusokba tartozó családok közül hány százalék az, amely igénybe veszi a leglátogatottabb intézménytípusokat, ill. — hogy a társadalmi kapcsolatok területéről is kiemeljünk egy példát — baráti körrel rendelkeznek. Mivel az eltérő lakóhelyi környezetben élő aggregátokban az egyes életmódtípusok eltérő magatartásokat takarnak, eltérő értékítéleteket tükröznek; a következő összehasonlításban — összehasonlítási alapként — az Újpesten élő családok magatartását jelző fő adatokat is kigyűjtöttük és az áttekinthetőség érdekében a zárt életmódot folytató családok adatait állítottuk szembe:

Életmódelem	A zárt életmódot folytató családok közül, %	
	belső városrészekben	Újpesten
Rendszeresen moziba jár	51	41
Rendszeresen színházba jár	27	18
Rendszeresen tárlatra, kiállításra jár	17	12
Rendszeresen eszpresszóba jár	18	15
Rendszeresen esti szórakozóhelyre, vendéglőbe jár	42	10
Baráti köre van	46	26

A belső városrészekben élő és zárt életmódot folytató családok (az összes család 46%-a) a nagyváros különféle intézményeit viszonylag kevéssé veszik igénybe. Ennek ellenére szó sem lehet arról, hogy teljesen elszigetelten éljenek. Ezt főleg azzal lehet alátámasztani, ha a zárt életmódot újpesti értelemben vizsgáljuk és azt tekintjük összehasonlítási alapnak. A lakóhelyi környezet hatása, hogy a nagyvárosban a zárt életmód is jelentős kulturális aktivitást takar, a társadalmi kapcsolatoknak legmagasabb szintű formája is kiterjedten kialakult, tehát az életmód zártsága erősen viszonylagos.

Természetesen igen nagy a különbség a nyitott (a belső városrészekben élő családok 25%-a) és a részben nyitott (a családok 29%-a) életmódot folytató családokhoz képest. Ezért felvetődik jogosan a kérdés, mi az oka annak, hogy a családok közel fele zárt életmódot folytat. Vizsgálati adataink szerint a zárt életmódot folytató családok közül csupán minden negyedik tartotta jónak, helyeselte ezt az életmódot. Ez azt jelenti, hogy a nagyvárosi környezetben élő családok nyitott életmódot akarnak folytatni, és ha arra módjuk van, akkor azt meg is valósítják. A zárt életmódot folytató családok egyharmada betegség miatt kényszerül arra, és e magas arány kapcsolatban van azzal, hogy a

belső városrészekben jelentős mértékben előregedett társadalom él, és itt a nyitott életmódnak élettani akadályai vannak. A családok többi része családi okok (kisgyermek nevelése stb.), rossz munkaidőbeosztás, tanulás stb. miatt kényszerült a zárt életmódra.

3. A LAKÓHELYI ELVÁRÁSOK VIZSGÁLATÁNAK SZEREPE ÉS KAPCSOLATA AZ ÉLETMÓDDAL

A lakáselvárások vizsgálata igen kézenfekvő és viszonylag egyszerű módja annak, hogy a tervezéshez információkat nyerhessünk. Nagy előnye, hogy a kapott információk általában közvetlenül vonatkoztathatók a városrendezési problémákra.

Jelentős hátránya viszont a lakáselvárások vizsgálatának, hogy a megkérdezettek a mindenkori tényleges helyzetből kiindulva fogalmazhatják csak meg elvárásaikat s ez az általuk jól ismert lakóhelyi környezetekre irányulhat. A lakóhelyi elvárásokat, s főként a lakásváltoztatási szándékot rendkívüli mértékben determinálja az adott település tényleges lakáshelyzete, a lakáshoz való jutás reális módja és általában a különböző praktikus szempontok. Az elvárás-

sok rövid időtávlatra irányulnak és így semmiképpen nem szolgálhatnak alapul közvetlenül a prognózis kidolgozásához. E vizsgálati típus segítségével tehát a mai lakáshelyzetről átfogó képet lehet kapni, ez azonban rendkívül hézagos, az okok feltárását alig szolgáltatja és az eredmények meglehetősen bizonytalanok. Nem lehet tudni, hogy a nyert információk mennyiben takarják a korszerű életmódra való törekvés valódi szempontjait és mennyiben jelentenek kisebb-nagyobb kompromisszumot, sőt esetleg visszalépést.

A Budapesten végzett lakáselvárásvizsgálatok igen sok értékes eredményt hoztak, de végső soron bebizonyították, hogy nem lehet ennél megállni, hanem tovább kell lépni egy szélesebb körű, megbízhatóbb vizsgálatra, az életmódvizsgálatára. Ezek után kérdéses, hogy egyáltalán milyen szerepe van az elvárások vizsgálatának, szükségig van-e arra és ha igen, úgy milyen összefüggésbe hozható az életmódvizsgálattal.

A kérdés megválaszolása érdekében elsősorban azzal kell foglalkoznunk, hogy az életmódvizsgálat végső soron milyen jellegű információkat hoz.

Az életmódvizsgálatok eredményeképpen lényegében a felvétel időpontjában tapasztalható helyzetet rögzítjük és így az életmódnak egy többé-kevésbé statikus képét kapjuk. A megkérdezés általában felöleli a közelmúlt életvitelének összefoglalását, de a megkérdezettek akkori értéktételeik szűrőjén át mutatják be annak egyes elemeit.

Le kell szögeznünk, hogy az életmódelvárások általában nem vizsgálhatók. Nem lehet azt megkérdezni, hogy a családok milyen életmódot folytatnának, ha más anyagi viszonyok között lennének, más lakóhelyi környezetben élnének. Ennek indoka az, hogy az életmódot különböző objektív és szubjektív körülmények határolják be és empirikus vizsgálat segítségével csupán úgy lehet életmód-információkat nyerni, ha annak apróra bontott tényelemeit rögzítjük. Az életmódvizsgálat csupán arra alkalmas, hogy a más anyagi viszonyok között, ill. más lakóhelyi környezetben élőket is megkérdezve, összehasonlító elemzést lehessen végezni arra vonatkozóan, hogy a különböző adottságok milyen eltérésekhez vezetnek az életmódban.

A prognózis alapját az képezi, hogy a progresszív társadalmi rétegek vagy a korszerűbb, magasabb szintű lakóhelyi környezetben élő családok milyen tényleges életmódot folytatnak. Ha pl. egyre szélesebbé válik a közép—magas státusú rétegek köre, az egészhez viszonyított aránya, ha bővebben áll rendelkezésre a korszerűbb életkeretet nyújtó művi környezet, akkor ez milyen változásokra vezet, a társadalom fejlődésének milyen irányát eredményezi. (Itt is le kell szögezni, hogy a társadalom térbeli struktúrájára és az életmódra sok más tényező is

hat, amelyekkel itt és most nem foglalkozhatunk.)

Térjünk most ismét vissza a lakóhelyi elvárások vizsgálatának a szerepére. Ha ugyanis azt az életmódvizsgálatba beágyazva, azzal összefüggésben végezzük, a nyert eredmények másképpen értékelhetők, más célokra felhasználhatók. A lakóhelyi elégedettség vizsgálata arra mutat rá, hogy a jelenlegi életmód realizálásában milyen ellentmondások, problémák adódnak, melyeket lehet a tervezés segítségével feloldani és kisebb-nagyobb áldozatok árán megszüntetni.

Az itt elmondottakat egy példa segítségével lehetne megvilágítani. A felvetett probléma megvilágítására alkalmasabbnak látszik a Budapest közvetlen közelében elhelyezkedő kis alvótelepülésen, Gyálon végzett szociológiai vizsgálat eredménye. Ez a vizsgálat pl. egyértelműen kimutatta, hogy a kis, zárt társadalom kifejezetten lokális életmódot folytat, a kertes, családiházias környezetben — eltekintve a munkába járástól — meglehetősen elszigeteltségben él.

A lokális életmód egyik jellemzője — többek között — hogy az iparcikkek bevásárlását is lokálisan végzik. Erre a községben nincs mód és így a lakók kénytelenek a kb. 15—20 km-re levő budapesti városközpontban bevásárolni. Ez az „urbánus jellegű” vásárlási szokás kizárólag a körülmények kényszerítő hatására jött létre. E családok nem azért járnak Budapest belső városrészeibe vásárolni, mert igénylik az ottani nagyvárosi környezetet, városi élményt és ez számukra egy pozitív, fontos eleme mindennapi életüknek, hanem azért, mert a bevásárlásra közelebb nincs mód. Megállapítható volt, hogy azokat az iparcikkeket, amelyeket lehetséges, helyben, vagy Budapest közelebb fekvő részeiben vásárolják. Ha tehát Budapest egyik külső fekvésű, arra alkalmas helyén bevásárlóközpontot létesítenének, akkor Gyál lakosai előreláthatóan oda járnának bevásárolni és ez részükre kiküszöbölné a rendkívül hosszú és fáradtságos utazást. Összegezve tehát, lokális életmódjukkal megegyező vásárlási lehetőséget teremtenénk.

És most térjünk rá példánkkal kapcsolatban az elvárások szerepére. Az ugyanitt, egyidejűleg végzett lakóhelyi elvárásvizsgálat kimutatta, hogy a családok döntő többsége a kis településen belül kívánja lakásproblémáját megoldani, nem akar Budapestre költözni, vagy pedig más lakóhelyi környezetbe kerülni. Ez megerősítette azt az életmódvizsgálati megállapítást, hogy a lokális életmód e családok részére megfelelő, azt fenn kívánják tartani és ezzel a tervezésnek is számolnia kell. A korszerűbb, nyitott életmód kialakulását más módon, más eszközökkel lehet elősegíteni. (Ennek részletes kifejtése külön tanulmányt igényel).

Másik példánk a belső pesti városrészekben végzett szociológiai vizsgálatok anyagából a vá-

rosrészeire irányuló elvárások elemzését választottuk. A vizsgálat szerint a választott városrész — a családok lakásváltoztatási szándékában — a következő megoszlást mutatja:

Belső régi építésű városrészek	39%
Új lakótelepek	20%
Villanegyed	14%
Családirányú terület	14%
Nincs kialakult véleménye	13%
Összesen:	100%

A különböző típusú városrészek az egyes korcsoportokban, ill. a társadalmi státustól függően eltérő arányban szerepelnek. Mindezek érzékeltetésére városrésztípusonként foglaljuk össze, hogy azok milyen jellegű társadalmi igények kielégítésénél jönnek számításba.

A belső, régi építésű városrészeket valamilyeni társadalmi réteg előnyben részesítette és így a teljes népesség elvárásaiban a legnagyobb arányban szerepel. Az elvárásoknak megfelelő lakóépülettípus vizsgálata rámutatott azonban arra, hogy a belső városrészek választása nem jelenti azt, hogy a mai tényleges helyzetnek megfelelő, zömében függőfolyosós házakkal sűrűn beépített városrészek lényegében változatlan formában fednék a népesség relatív legnagyobb részének elvárásait. A részletes vizsgálat kimutatta, hogy a családok jelentős része (és itt főként a fiatalok, a magasabb státusú családok elvárásairól van szó) a belső városrészekben szeretne élni, de új, többszintes városias lakóépületben. A belső városrészek választása tehát magában foglalt — a jelenlegi tényleges helyzettől eltérően — egy új minőségi kritériumot is, amely e városrészek átépítésének, vagy más módon való korszerűsítésének a szükségességét takarja. A belső városrészek választása természetesen a megszokás következtében is előtérbe került. Főleg az idősebb és az alacsonyabb státusú családok, amelyek lakásváltoztatást terveznek, változatlanul ugyanolyan környezetben, ugyanolyan típusú lakóépületben, csak megfelelő nagyságú és minőségű lakásban szeretnének lakni. Mivel a függőfolyosós épületek nagyban segítik a szomszédsági kapcsolatok széles körű kialakulását és fenntartását, érthetően eza lakásforma az idősebb családok számára sok előnyt rejt. A magasabb státusú családoknak már nagyobb hányada kíván elköltözni a belső városrészekből, ez azonban részben az ottani levegő szennyezettségével, a zöldterületek hiányával van kapcsolatban. Részben azonban szerepe volt e tendencia megnyilvánulásában a belső városrészek társadalmi státusa fokozatos csökkenésének és ezzel párhuzamosan más jellegű, magas státusú lakóterületek fokozatos kiépülésének. Mindezen tendenciák figyelembevételével valószínűsíthető, hogy a belső városrészek — megfelelő időben végrehajtott korszerűsítés után — a fiatal és magas státusú családok nagy része számára is korszerű életkeretül szolgál-

hatnak. Megvan a reális lehetősége annak, hogy a társadalmi státus fokozatos csökkenését, a népesség előregedését megállítsuk, sőt bizonyos fokig ellenkező irányú változást indítsunk. Mindezek a várostervezés egyik alapkérdését jelentik, mert korszerű nagyvárosról alig lehet akkor beszélni, ha annak belső területei egyre jobban leromlanak. Úgy véljük, hogy az egészséges társadalmi—térbeli struktúra lényege, hogy a belső városrészekben a városi átlaghoz közelálló demográfiai struktúrájú népesség éljen, a társadalmi rétegződés pedig a városi átlagot meghaladóan a magasabb iskolai végzettségűek, a társadalmilag értékesebb foglalkozási csoportok felé tolódjék el, a közép- és felső rétegek erőteljes koncentrációja valósuljon meg. Az ottani életmód, kihasználva e városrészek helyzetéből adódó jó lehetőségeket, mint a legyen az egész városi társadalom számára.

Az új lakótelepek, amelyek kisebb-nagyobb mértékben periférikus elhelyezkedésűek, és ezzel kapcsolatban bizonyos szuburbán karakterrel rendelkeznek, elsősorban a középrétegek számára jelentenek vonzó életkeretet. Az új lakótelepeken a korszerű és a városi átlaghoz viszonyítva kétségtelenül tágasabb, jól tájolt, zöldbe ágyazott lakóépületek lakásai a fiatal családok számára lakásproblémájuk viszonylag korszerű megoldásának lehetőségét jelentik. A nagyobb időtávlatban tervezett lakásváltoztatásoknál azonban már a középrétegeknél sem került előtérbe az új lakótelep és a többi társadalmi rétegnél viszont kifejezetten háttérbe szorult. Mindezekből az a következtetés vonható le, hogy az új lakótelepek — mai formájukban, tartalmukban és megjelenésükben — a városi társadalom széles rétegeinek szolgálhatnak korszerű életkeretül, azonban nagyobb időtávlatban távolról sem tekinthetők egyértelmű megoldásnak. Ebből következik, hogy új lakótelepek létesítésére — mai formájukban és tartalmukban — tulajdonképpen csak korlátozott mértékben van szükség és így a jövőben a városépítés más — többnyire sokkal bonvolultabb, nehezebb, nagyobb gazdasági áldozatot kívánó, jobb szervezést igénylő — megoldásainak kell tágabb teret biztosítani.

A budai hegyvidéken elhelyezkedő villanegyedek egyre inkább a magas státusú családok lakóhelyi környezetét testesítik meg. A közép-státusú családok körében még csökkent mértékben, az alacsony státusú családok körében viszont már alig tapasztalható az ide való törekvés. Egyedül a fiatal közép- és alacsony státusú családoknál van bizonyos ilyen irányú igény, ez azonban eléggé bizonytalanul és inkább óhajszzerűen nyilvánul meg. Sajnos még nem rendelkezünk villanegyedekben végrehajtott településszociológiai vizsgálati eredményekkel. Ennek következtében nem lehet megítélni azt, hogy az ilyen jellegű városrészek milyen hatással vannak az ott élők életmódjára, a villanegyedek

fejlődése minden szempontból pozitív jelenség-e. Mivel a villanegyedbe törekvés inkább a fiatal és a magasabb végzettségű társadalmi rétegek-nél nyilvánul meg több s kevesebb határozottsággal, feltételezhető, hogy a városfejlesztéskor ezek kiépítésére egyre nagyobb súlyt kell helyezni.

A családiházak területek, a belső városrészekben élő családok elvárásaiban, igen szűk kört érintő és határozott tendenciát fel nem mutató jelentőségűek. Budapesten jelenleg nem nyilvánul meg olyan törekvés, amely a városokból való tömeges „kimenekülés” más országokban divatos tendenciáit támasztaná alá. Budapesten a családiházak negyedek főként az alacsony-, részben a középstátusú népesség lakóhelyei. A társadalom szempontjából rendkívül hátrányos az a tény, hogy Budapest lakosságának egyharmada ilyen lazán települt, közművesítéssel, kommunális szolgáltatásokkal igen nehezen és drágán ellátható területeken lakik. A családiházak környezetben kialakult életmód, a lakásorientált szemlélet ugyancsak társadalmilag vitatható. Mindezekből az a következtetés vonható le, hogy a családiházak életformájának bizonyos visszaszorítására reálisan lehet törekedni, ez nem ellentétes az egyéni érdekekkel és elvárásokkal, ugyanakkor össztársadalmi méretekben kifejezetten pozitív hatással jár.

*

A településszociológiai kutatómunka lényegének megítéléséhez szükséges az is, hogy a vizsgálatok eredményeképp milyen típusú és jellegű városrendezési, vagy — szélesebben értelmezve — városfejlesztési s lakáspolitikai feladatok megoldásához lehet információkat nyerni. Ezért a következőkben — a teljesség igénye nélkül — összefoglaljuk a fontosabb feladattípusokat:

1. A város egészének fejlesztése, a beépített területek térbeli kiterjesztése milyen irányban

és milyen jellegűen történjek. A fő városfejlesztési célkitűzések konkretizálása, ill. realizálása az adott város viszonylatában társadalmi szempontból milyen következményekkel járhat.

2. A város lakóterületeinek növelésekor a városias magas beépítésű, és társasházak, valamint családiházak jellegű területek kívánatos aránya. Az alkalmazandó beépítési módok megválasztásának társadalmi szempontjai.

3. A szanálási és városrekonstrukciós feladatok térbeli és jellegbeli, valamint ütemezési kérdéseinek társadalmi szempontjai. A még csirájában jelentkező slumképződési folyamatok feltárása, hogy biztosítható legyen a városi társadalom térbeli struktúrájának egyensúlya.

4. A városközpont-rendszerek kialakítása, a fő- és mellékközpontok feladata, funkciója, városrendezési programja, térbeli kijelölése stb.

5. A lakóhely—munkahely kapcsolatának kérdése és általában a közlekedés fejlesztésének társadalmi szempontjai.

6. A nagyváros és környékének agglomerációs kapcsolatai. A nagyváros körül elhelyezkedő kisebb-nagyobb alvótelepülések társadalmi problémái, a népességnövekedés okai, annak társadalmi következményei, az intézményhálózat fejlesztésének kérdései stb.

7. A társadalmi lakásszükséglet meghatározásának, ill. távlati tervezésének szociológiai kérdései. A kívánatos lakásállomány-nagyság, ill. komforttényezők szerinti összetételének kimunkálása és értékelése.

8. A koncentrált lakásépítés telepítési kérdései, az alkalmazandó lakástípusok megválasztásának, a lakásnagyság kérdésének társadalmi szempontjai.

9. A lakásmechanizmus továbbfejlesztésének kérdései, például az új lakások elosztásának, az értékesítés különböző módjainak, a lakásállomány fenntartásának stb. társadalmi összefüggései.

AZ URBANIZÁCIÓ MAI TENDENCIÁI ÉS PROBLÉMÁI AZ EGYESÜLT ÁLLAMOKBAN

VAJDOVICHNĚ DR. VISY ERZSÉBET

Az urbanizáció jelenlegi szakasza az Egyesült Államokban meghatározó jelentőségű tényező az ország életének alakulása szempontjából. Sajátos, újszerű vonása, hogy szétfeszíti a város tradicionális kereteit, és minőségileg új településformát hoz létre: a nagyvárosi régiót.

A nagyvárosi régió a 20. század jellegzetes terméke. Létrejött a kommunikáció fejlődése tette lehetővé, amely alapvetően változtatta meg a város, a települési táj szerkezetét. A hagyományos város centripetális erők közreműködése által kialakult szerkezete fokozatosan felbomlott, a városi funkciót hordozó elemek nagy területen szóródtak szét. Ez a folyamat jelenleg is növekvő mértékben érvényesül. A modern város már nem kompakt települési egység, hanem városok, bolygótelepülések rendszere, jellegzetes tulajdonsága a szoros kapcsolat a szétszórt települések között, amelyek egy alközpont körül csoportosulnak, az egész rendszert pedig az agglomeráció központját képező nagyváros fogja egységbe. Eredetét tekintve a szuburbanizáció eredménye, amelynek során a városi népesség egészségesebb és kellemesebb életkörülményeket keresve elhagyja eredeti lakóhelyét, és a város határain kívül telepszik le. A kiáramló lakosságot követi a kereskedelmi, kulturális és egyéb intézmények, munkahelyek kitelepedése, a szabadon hagyott lakásokba pedig a vidékről felköltöző szegényebb néprétegek költöznek be. A városközpont funkciója a fejlődésnek megfelelően értékelődik át: feladatainak jelentős részét veszik át a távolsági utak keresztesződésénél kialakuló regionális üzletközpontok, és egyre inkább alakul át a legmagasabb szintű szerepkörök centrumává. A folyamat során kibontakozó, mind területi kiterjedése, mind szerkezete szempontjából regionális típusú településforma, a „regionális város” paradox vonása, hogy külső területein — a lakosság életformáját és a szolgáltatások színvonalát tekintve — magasabb szintű az urbanitás, mint a belső övezetekben, a fellegvárszerűen elhelyezkedő városközpont közelében.

A nagyvárosi régió hivatalos definícióját Amerikában első ízben 1949-ben dolgozták ki, amikor a népszámlálási hivatalban megalkották a

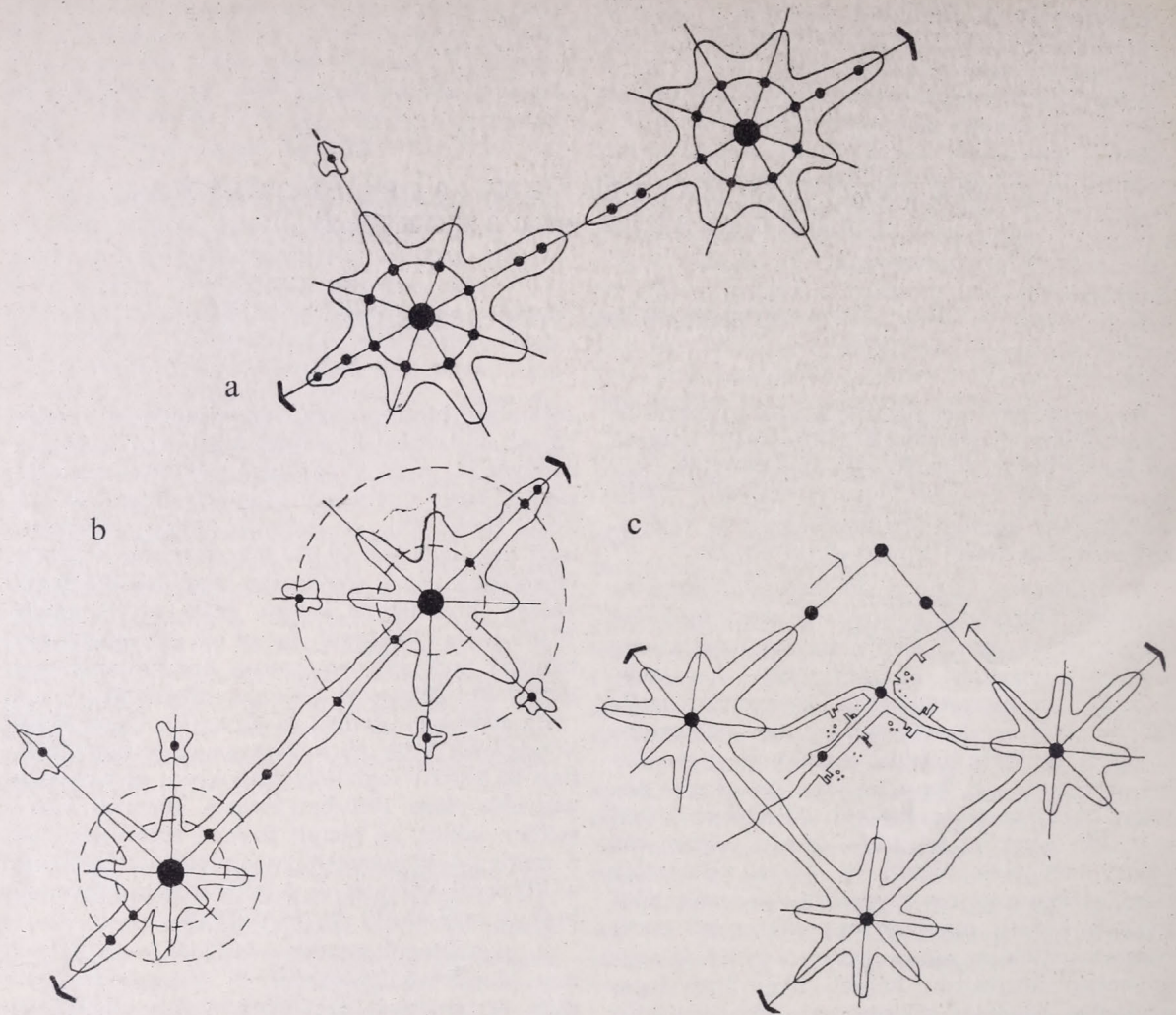
„Standard Metropolitan Statistical Areas” (nagyvárosi statisztikai körzetek) fogalmát. Eszerint a nagyvárosi régió összefüggő társadalmi-gazdasági egység, amely egy nagyobb települési góc körül rendeződik. Az SMSA-k részei: a központi mag (egy legalább 50 000 lakosú város vagy két összefüggő város együttesen legalább 50 000 lakossal, közülük a kisebb eléri a minimális 15 000-es lakosszámot), és az azt körülvevő urbanizált területek, amelyek a központi várossal társadalmi-gazdasági egységet képeznek.

Az SMSA-k jelenleg az Egyesült Államok lakosságának több mint kétharmad részét (1968-ban 66,8%-át) foglalják magukban. E népesség nagyobb része 1960-ban még a központi városokban lakott, az elmúlt évtized során azonban a mérleg a külvárosok javára billent: 1969-ben a központi városok és a külvárosok népességaránya már 45,3%, ill. 54,7% volt.

A gyorsütemű extenzív fejlődés — a folyamat következő lépéseként — a nagyvárosi régiók összenövését eredményezi. Így alakul ki hatalmas területeken az urbanizáció összefüggő, folytonos láncolata, az északkeleti partvidéket befedő Megalopolis — e folyamat első és mindmáig legnagyobb szabású terméke —, valamint a déli és nyugati partvidék konurbációi, ahol a népességnövekedés arányai ma már nagyobbak, mint az atlanti régióban.

A regionális léptékű városnövekedés — társadalmi igényekből fakadó, gazdaságilag megalapozott, elkerülhetetlen folyamat — spontán, robbanásszerű kibontakozása miatt rendkívül súlyos problémákat idézett elő. A mezőgazdasági és zöldterületek rohamosan csökkennek, hatalmas vidékeket hálóz be a külvárosok, telepek szövevényes, áttekinthetetlen láncolata, a levegő, a víz és a talaj szennyeződése veszélyes méreteket ölt, a belső városrészek állapota folyamatosan romlik, ennek következtében a város a vandalizmus és banditizmus fészkévé válik — mindez erőteljesen rányomja a bélyegét a társadalmi közérzetre, és sürgős cselekvést követel, amely a bajokat megszünteti vagy legalább enyhíti.

Ebből a célból sorra születnek a legkülönbözőbb, jobb-rosszabb megoldást lehetővé tevő



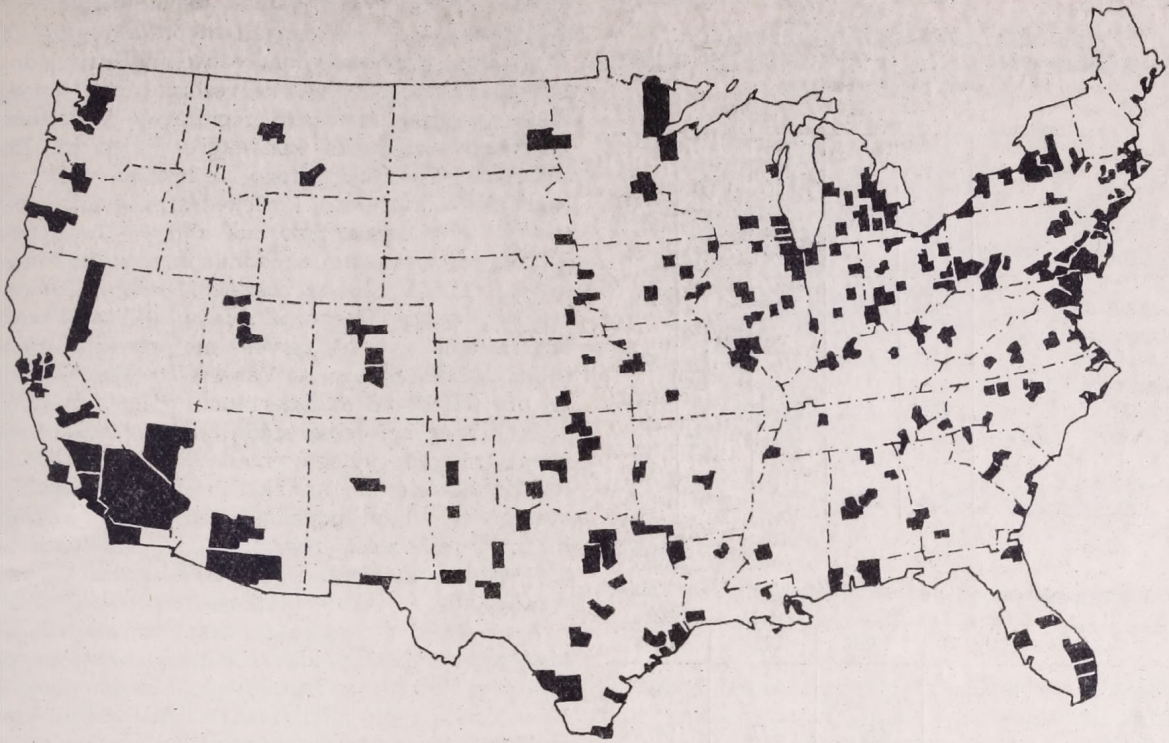
1. ábra. A regionális léptékű városfejlődési folyamat

a) a városi terület növekedése a forgalmi utak mentén; b) új központok kialakulása és két nagyvárosi régió összenövésének kezdete; c) a nagyvárosi régiók összefüggő láncolatot alkotnak, az urbanizált terület körül fogja a szabad területet

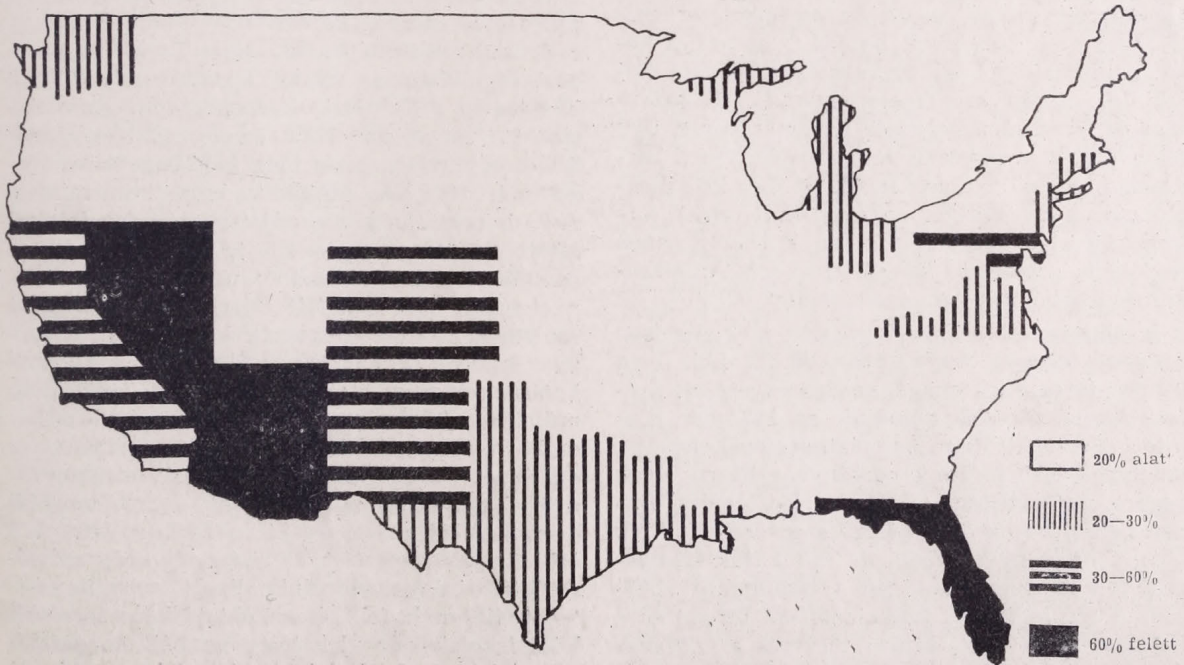
1. táblázat

Az USA városi és vidéki népességének megoszlása a települések nagyságrendi összetétele szerint

A népesség száma (összesen)	1910 91 972 266	1920 105 710 620	1930 122 775 046	1940 131 669 275	1950 150 697 361	1960 178 464 236
Városi népesség, %	45,7	51,2	56,2	56,5	64,0	69,9
Települések nagyságrendi kategóriái %-os megoszlásban:						
1 000 000-nál nagyobb	9,2	9,6	12,3	12,1	11,5	9,8
500 000—1 000 000	3,3	5,9	4,7	4,9	6,1	6,2
250 000—500 000	4,3	4,3	6,5	5,9	5,5	6,0
100 000—250 000	5,3	6,2	6,1	5,9	6,5	6,5
50 000—100 000	4,5	5,0	5,3	5,6	5,9	7,7
25 000—50 000	4,4	4,8	5,2	5,6	5,8	8,3
10 000—25 000	6,0	6,7	7,4	7,6	7,9	9,8
5 000—10 000	4,6	4,7	4,8	5,1	5,4	5,5
2 500—5 000	4,1	4,1	3,8	3,8	4,3	4,2
2 500-nál kisebb	—	—	—	—	5,3	5,9
Vidéki népesség, %	54,3	48,8	43,8	43,5	36,0	30,1



2. ábra. A nagyvárosi régiók elhelyezkedése az Egyesült Államok területén



3. ábra. A népességnövekedés arányai az USA különböző területein 1950—1960 között

programok, amelyek hatékonyságát azonban — a problémák összetettsége és bonyolult egymáshatása miatt — csak igen gondos, átfogó

szervezéssel és tervezéssel lehet megoldani. Ez a feladat, mivel a tennivalók ugyan a társadalom és a gazdaság életének szinte minden terü-

**Az USA lakosságának mobilitása:
A lakóhely-változtatók aránya 1968–1969 között
(%-os megoszlásban)**

	Köl- tőzkö- dők (össze- sen)	Me- gyén belül.	Alla- mon- terül. me- gyék között	Álla- mok között	Kül- földre
Országos átlag	18,3	11,7	3,2	3,4	0,7
Nagyvárosi ré- giókban	18,1	12,0	2,7	3,4	0,8
Központi váro- sokban	18,7	13,8	2,1	2,8	0,8
Központi városo- kon kívül	17,6	10,5	3,2	3,8	0,7
Nagyvárosi ré- giókon kívül	18,6	11,2	4,2	3,3	0,5

3. táblázat

A nagyvárosi régiók népességének %-os megoszlása

	1950	1960	1969
Központi városokban	58,5	51,2	45,3
Központi városokon kívül	41,5	48,8	54,7

letét érintik, de minden esetben szoros kapcsolatban vannak az urbanizációval, a város- és regionális tervezőkre hárul. Az amerikai tervezés feladata ezért rendkívül bonyolult és széles körű: a műszaki jellegű problémákon messze túltekintő, átfogó szemléletet igényel, a gazdasági és társadalmi tervezés területét éppen úgy felöleli, mint a szorosan vett városépítészeti kérdéseket. Ezt a komplex feladatot úgy kell megoldania, hogy közben sokéves mulasztást törleszt, mivel a jelen helyzetben kulcsfontosságú regionális szemléletű településtervezés Amerikában évtizedekig elhanyagolt terület volt.

A nagyvárosi régiók tervezése meglehetősen újkeletű jelenség Amerikában. A korábbi, ilyen irányú törekvések magánkezdeményezések voltak. Legjelentősebb példájuk az 1922-ben alapított Regional Plan Association tevékenysége, amelynek első fontos eredménye a húszas évek végére elkészült terv a New York-i régióra. Ennek példájára hasonló jellegű szervezetek jöttek létre több nagyvárosban, de munkájuk elszigetelt volt és nem jutott túl a tanulmány szintjén. A területileg és funkcionálisan átfogó és a hatékonyságot célul kitűző tervezés az ötvenes években indult meg, szervezeti kereteit az 1954-es Lakásépítési Törvény biztosította. E törvény 701-es fejezete egy szövetségi programot hívott életre (Federal Planning Assistance Program), amely pénzügyi támogatást nyújt a városoknak, megyéknek, nagyvárosi régióknak, valamint nagyobb földrajzi vagy közigazgatási egységeknek fejlesztési tervük elkészítéséhez. A törvény életbe-

lépését követően az államok tervezőintézeteket állítottak fel — gyakran államközi alapon — a nagyvárosi régiókra vonatkozó tervezési feladatok ellátására. Az ilyen tervezőintézetek hatásköre egy-egy nagyvárosi régióra és közvetlen, még nem urbanizált környékére terjed ki. Elsődleges feladatok átfogó fejlesztési terv és szakági (zöldterületi, közlekedési, közmű stb.) tervek készítése a hozzájuk tartozó területre. Munkájuk során támaszkodnak a mellettük működő, szakáganként szervezett Műszaki Tanácsadó Bizottságok (Technical Advisory Committees) közreműködésére. A tervek, melyek kidolgozásához a Lakásépítési és Városfejlesztési Minisztérium (HUD) ad módszertani útmutatást, elkészültek vagy befejezési stádiumban vannak. Szerepük irányadó jellegű, emellett meglétük és elfogadásuk feltétele annak, hogy a terület szövetségi és állami pénzügyi támogatást kapjon bizonyos fejlesztési programok megvalósításához (út- és közműépítés, zöldterület-kialakítás, városközpont- és lakóterületi rekonstrukció).

A tervezési metodika és szemlélet megvilágítása egy konkrét példa általános, rövid ismertetésével látszik a legmegfelelőbbnek. Erre a New York-i régió alkalmasnak kínálkozik, nemcsak jelentősége és nagysága révén, hanem azért is, mert két tervezőintézete, a kormány által felállított Tri-State Transportation Commission és a magánszervezetként működő Regional Plan Association a problémák megközelítésének két jellegzetes irányát képviseli.

A 18,5 millió népességű New York-i nagyvárosi régiókban az állami tervezés feladatának ellátásával a Tri-State Transportation Commission-t Connecticut, New Jersey és New York állam együttesen bízta meg 1965-ben. A szervezet már 1961 óta működik, kezdetben, mint a neve is mutatja, közlekedéstervezési feladatokat látott el. Átfogó regionális tervezésre fokozatosan tért át, és előkészítő munkájának eredményeképpen 1967-ben hét alternatív tervjavaslat született. Ezekből dolgozták ki 1968-ban a tervet, amelyet a következő általános irányelvek határoznak meg: *a városi szervezet gördülékeny működése* (több és olcsóbb energia, jobb és olcsóbb kommunikáció, közlekedés, szállítás, az építés és területgazdálkodás olyan megszervezése, hogy biztosítani lehessen a hatékonyabb energiaszolgáltatást és közlekedést); *megfelelő lehetőségek teremtése az egész lakosság számára* (itt az irányelvek minimális és optimális szinteket állítanak fel, pl. az oktatásban: legalább középiskolai, de lehetőleg ennél magasabb szintű képzés feltételeinek biztosítása mindenki számára, a foglalkoztatottság területén: teljes foglalkoztatottság megteremtése úgy, hogy mindenki találjon munkaalkalmat legalább minimális szintű jövedelemmel, de ha lehet, ennél jobbat, a zöldterületek szempontjából: optimális ellátottság legalább a gyermekek száma szerint méretezve, de lehetőleg az üdülőterületek kö-

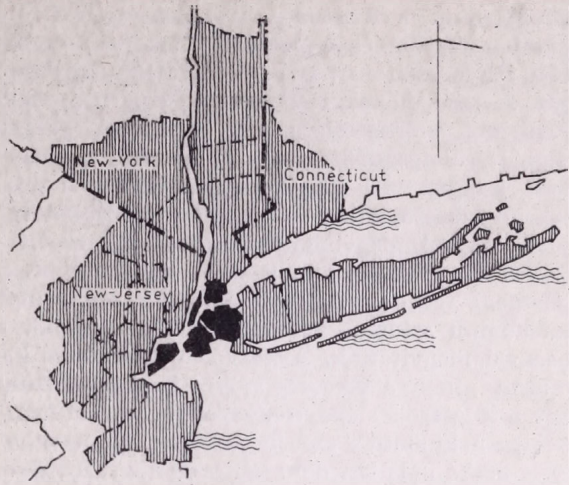
zötti választás lehetőségének megteremtése is, a lakásépítés területén a minimum: biztonságos és egészséges lakás mindenkinek, az optimum: igények szerinti széles lakásválaszték); *kellemesebb és gazdagabb városi környezet megteremtése* (a levegő, talaj és víz minőségének javítása, a jelentős épületek, épületegyüttesek, tájak rekonstrukciója és megnyitása a lakosság részére, a modern építészet pozitív eredményeinek hasznosítása, a lakosság megtanítása a környezet értékelésére). Az irányelvek a terv három fő célkitűzését határozzák meg: a növényzettel fedett területek megőrzése, a gazdasági tevékenység a csomópontok aránylag sűrű hálózatában való elosztása, a lakásállomány elsődlegesen lakóterületi funkciójú területeken való szórt telepítése.

A zöldterületek kialakításánál maximális mértékben vették figyelembe a régió természeti adottságait. Funkciójuk: üdülés, pihenés, vízforrások, meredek dombok, hegyek szabadon tartása, értékes növény- és állatvilággal rendelkező területek védelme. A zöldterületek elhelyezkedése meghatározza az alacsony és magas laksűrűségű, ill. beépítetlen területek elhelyezkedését, viszonyát is.





A nem lakóterületi jellegű gazdasági funkciók (üzemi létesítmények, irodák, felsőfokú közintézmények stb.) elosztásánál a terv további központosítást javasol, de a múlt gyakorlatánál kisebb mértékben. A New York-i Manhattan kétmillió munkahelyének megtartását javasolja a szám növelése nélkül. Ezzel szemben célul tűzi ki a Manhattanen kívüli 30 legnagyobb központ tíz évenként 3–4%-os, a 130 kisebb központ tíz évenként 10–20%-os növelését és 180 új központ kialakítását, tehát a gazdasági funkciók dekoncentrációját, diffúzióját. Az új központok helyeül a főközlekedési vonalak (köz- és vasutak) kereszteződését jelöli meg. Jó megközelítésük érdekében a közutak és vasutak minőségének javítását javasolja.

A lakásépítés területén a terv a meglévő teljes lakóterület 60%-os növelését tűzi ki célul 1985-ig. A lakosság igényei alapján az új lakásállomány megosztására a következő javaslatot teszi: 60%-ban egy- és kétlakásos családi házak, 25%-ban többszintes lifttel ellátott épületek, 10%-ban 2–3 szintes, többlakásos, kertes épületek, 5%-ban egyéb típusú házak épüljenek. A többszintes lakóépületek és a sorházak a központok mellett, a 2–3 szintes épületek és a családi házak kis lakótelepeket képezve játszóterek, üzletek, közlekedési vonalak közelében, repülőtérktől, nehézipari üzemektől távol helyezkedjenek el, a nagytelkes házak szórtan, szabad területen, az értékes zöldterületek szabadonhasználatával épüljenek.

A terv célkitűzéseinek megvalósítása érdekében különböző akcióprogramokat javasol, például a hiányos közlekedési hálózat kiegészítését, a vasútvonalak teljes villamosítását, a vagon-



4. ábra. A New York-i nagyvárosi régió

- | | | | |
|---|-----------------------------|--|--------------|
|  | New York City területe |  | államhatárok |
|  | A New York-i régió területe |  | megyehatárok |

adók rendszerének revízióját, az övezeti politika felülvizsgálatát, az átlagosnál magasabb színvonalú építészeti eredmények jutalmazását, a kormányprogramok kombinált alkalmazását, új építési technológiák bevezetését, államkölcsonök folyósítását a zöldterületek felvásárlására, a lég- és vízszennyeződés megakadályozására stb.

A terv világosan tükrözi azt a módot, ahogyan az állami tervezőintézetek a nagyvárosi régiók problémáit kezelik. A Tri-State Transportation Commission alapelve a célkitűzések realizálása. Törekvése az, hogy a terv megvalósítható legyen (ez felel meg a szakigazgatási szerv, a HUD értékítéletének is: a terv sikerének próbája az, hogy megvalósul-e vagy sem), ennek érdekében lemond minden jelentősebb változtatás szándékáról, és inkább a meglévő helyzetet kívánja konzerválni kisebb módosításokkal. Ez valójában azt jelenti, hogy az állami tervezőintézetek nagyvárosi régiókra vonatkozó terveit alig tartalmazznak mást, mint az öntörvényű fejlődés menetének regisztrálását és kisebb, átmeneti megoldások javaslatait.

A New York-i régió másik tervezőintézete a magánalapítványból fenntartott Regional Plan Association. Ennek magánjellege nagymértékben befolyásolja tevékenységét. Adatgyűjtés szempontjából a Tri-State Transportation Commissionra támaszkodik, mivel pénzügyi keretei nem elégségesek nagyobb felmérések lebonyolítására. Másrészt viszont, mint állami irányítástól független szerv, merészebb javaslatokat tehet és a jövő fejlődése számára szélesebb lehetőségeket tárhat fel.

A Regional Plan Associationnak a New York-i régióra vonatkozó második terve 1967-ben készült el. A tervezési terület itt valamivel na-

gyobb mint a Tri-State Transportation Commission tervén, és a problémák megközelítésében lényegesen kritikusabb szemlélet érvényesül. A terv előkészítésének első lépése a régió jövőjének előrebecslése volt népességi, gazdasági, területgazdálkodási, környezeti, közlekedési, szolgáltatási stb. szempontból. Ezt a projektöt összefoglalták és kidolgozták területi területét annak megvilágítására, hogy milyen életfeltételek következhetnek be a jövőben, ha a jelenlegi trendek folytatódnak. Az eredményt társadalmi szinten, kerekén 5600 ember bevonásával megvitatták. A közvéleménykutatás kimutatta, hogy a lakosság súlyos fenntartásokkal néz a kilátások elébe, melyeket a spontán fejlődés és a különféle szervezetek és magánszemélyek koordinálatlan döntései eredményezhetnek.

A Regional Plan Association terve válaszadás az előrebecslések által megjelölt problémákra. Javaslatot tesz a fejlődés menetének kívánatos irányára és olyan stratégiára, melynek segítségével a spontán folyamatokat a régió számára megfelelőbb mederbe lehet terelni. Javaslati komoly tudományos elemző munka (amelynek részeredményei önmagukban is jelentős tudományos értéket képviselnek) eredményeként születtek. A New York-i régió helyzetét és problémáit széles idő- és térbeli kontextusban vizsgálja, nyomon követi a népességnövekedés és az urbanizáció kölcsönhatásait, és áttekinti a világ legjelentősebb nagyvárosi régióinak (London, Moszkva, Stockholm, Tokió, Párizs) körülményeit, hasonló és eltérő vonásait, tervezési gyakorlatát. E vizsgálat eredményeként kimutatja, hogy a nagy város méret nem előnytelen, és a világ népességi és gazdasági növekedésének természetes velejárója. Ez a megállapítás alapvető jelentőségű, meghatározza a New York-i régió problémáinak megközelítési szemszögét, a tervezők álláspontját a nagyvárosi régió jövőjével kapcsolatban.

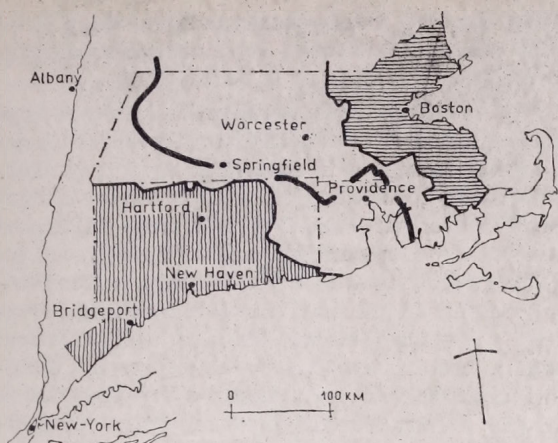
A terv ezután a New York-i régiót mint az északkeleti urbanizált partvidék szerves részét veszi szemügyre. Előrebekslések alapján megállapítja, hogy a Megalopolis népessége az 1967-es 42 millióról 2000-ig 71 millióra fog nőni, de korai még az attól való félelem, hogy ez a népességnövekedés minden szabad terület bekebelezését eredményezné. És bár a városi területek sok helyen egymásba folynak, a jelek mégis arra mutatnak, hogy a nagyvárosi régiók egysege fennmarad. Ez arra utal, hogy városok láncolata és nem egy szuperváros fejlődik az északkeleti partvidéken. A városterjeszkedés szabályozásának egyik módja a nagy kiterjedésű szabad területek megtartása ott, ahol azok üdülőtérleti és környezetvédelmi szempontból szükségesek.

A New York-i régió fejlődését meghatározó általános szempontok után a terv a népességszám várható alakulását tárgyalja. Kitér az előrelátható kor, háztartástípusok, jövedelem sze-

rinti tagozódásra és foglalkozási megoszlásra (szakterület és képzettség szerint). A növekvő népesség elhelyezésére, és annak érdekében, hogy a városi életet megnehezítő folyamatok új irányt vegyenek, a terv 24 új központ („részben önálló város”) kialakítását javasolja, nagyrészt meglévő települések fejlesztésével. Ezek a részleges ellenpólusok ipari és irodai munkahelyeket, városközpontjukban magasszintű közintézményeket, városi tömegközlekedési hálózatot tartalmaznának, és lakásállományuk a gazdasági és szociológiai egyensúly biztosítása érdekében típus és érték szerint erősen differenciált lenne. Nagyságrendjüket jellemzi, hogy a központi maghoz közeleső három központ (Newark, Brooklyn és Jamaica) összesen 150 000 új irodai munkahelyet, a külső gyűrű központjai pedig összesen 6—700 000 új irodai munkahelyet tartalmaznak. Az új lakásállománynak az új központok körül való csoportosításával elkerülhető a lakóterületek nagy térben való szétszóródása. A megfelelő funkcionálás érdekében a terv szükségesnek tartja a gyorsvasúthálózat kiépítését az alközpontok egymás közötti és a főközponttal (New Yorkkal) való kapcsolatának biztosítására. A részleges ellenpólusok kialakításának ez a koncepciója (amely hasonló az Európában ismert gyakorlathoz) különbözteti meg elsősorban a Regional Plan Association tervét a Tri-State Transportation Commission tervétől. A Regional Plan Association a decentralizáció elvét alkalmazza a dekoncentráció helyett. Ez nyilvánvalóan merészebb javaslat, határozottabb beavatkozást igényel, ezért beszélnek itt a tervről kifejezetten a folyamatok „megfordításáról” és nem „módosításáról”.

A többi, meglévő város vonatkozásában a terv lakóterületi és városközpont rekonstrukciót, a szolgáltatások javítását, az alacsony jövedelműek számára szakképzés megszervezését, emellett szakképzettséget nem igénylő munkaalkalmak biztosítását javasolja. Az üdülési lehetőségek megteremtése és az ökológiai egyensúly visszaállítása érdekében sürgős tennivalóként jelöli meg a még beépítetlen területek hosszúlejtésű kölcsönökkel való állami felvásárlását. Javaslatot tesz a szennyvíz- és hulladékkezelésre vonatkozó kutatások fokozására, a műszaki, építészeti tervezés színvonalának javítására, az övezeti politika felülvizsgálatára. A felvetett célkitűzések realizálása érdekében szükségesnek tartja a koncepció széles körű megvitatását a lakosság bevonásával, a városi vezetők meggyőzését az új központok kialakításának szükségességéről és a helyi kormányzat szervezetének megváltoztatását.

A Regional Plan Association tervének problémamegközelítése, metodikája és koncepciója figyelmet érdemel, egy bürokratikus kötöttségektől mentes, értékes hagyományokkal rendelkező tervezőintézet munkájának tükörképe. A terv, mint tudományos eredmény, modellként



5. ábra. New York és Boston vonzaskörzete
A két város szorosan vett vonzaskörzete között húzódo sávban mindkét központ hatása érvényesül

szolgál a többi — állami — tervezőintézet számára, nemcsak korrigáló, hanem előremutató fejlesztési javaslatok, koncepciója (amely a világ egyik legfejlettebb urbanizált területére vonatkozik, ahol az „urbanizációs problémák” is a legsúlyosabbak) nemzetközi szinten is megfontolást érdemelnek.

Egyoldalú lenne az összehasonlító értéktétele a Regional Plan Association és az állami tervezőintézetek modelljéül választott Tri-State Transportation Commission tevékenységéről kizárólag az általuk készített tervek alapján, feladatuk, funkciójuk rövid tisztázása nélkül. Szó volt arról, hogy a Regional Plan Association közigazgatási kontrolltól, bürokratikus kötöttségektől mentes szervezet. Ez kétségkívül szabadabb kezű, merészebb gondolkodást biztosít tervezői számára, ugyanakkor azonban lehetősége is kisebb arra, hogy javaslatok megvalósítást nyerjenek. Funkciója is különbözik az állami tervezőintézetekétől: nem a városfejlődés szabályozása, hanem egy koncepció felvetése, gondolatébresztés, a figyelem felhívása a folyamatok menetére, várható eredményeire, a befolyásolás lehetőségeire és módjára. Hasonló feladatot lát el más munkák kapcsán is, így az atlanti partvidék különböző problémáinak megoldásánál (tervtanulmányt készített a partmenti sáv üdülőterület-fejlesztési programjához, a New York-i Kennedy repülőtérrel kapcsolatos regionális problémák megoldására stb.).

A Tri-State Transportation Commission feladata ennél kevesebb is (mivel az atlanti partvidék problémái csak annyiban érdeklik, amennyiben ezek a New York-i régióhoz kapcsolódnak), több is: mint a New York-i régió állami tervezőintézete, a hatáskörébe tartozó terület fejlődésének, működésének szabályozására hivatott (így látóköre szűkebb, a jelenhez inkább kötődő, de a folyamatok komplexitását és a napi feladatokat, a mindenkori állapotot jobban látja). Tervének elsőrendű célja nem egy koncepció

felvetése, gondolatébresztés, nem is azért készült, hogy időtálló dokumentum legyen, hanem a folyamatos tervezés egyik (és mivel a szervezet csak néhány éves múltra tekinthet vissza, első) lépése. A területre vonatkozó adatfelvételt szinte naprakészen tartja, állandóan informálódik az időközben bekövetkezett változásokról, a beruházásokról és azok hatásairól. Terve nem befejezett, hanem állandóan fejlődik, rögzítve az elért eredményeket és megoldást keresve az újonnan felmerülő vagy megváltozott problémákra. Emellett ellátja a helyi tervezés koordinálásának és olyan tervezési problémák megoldásának feladatát is, amelyek nem esnek a helyi tervezőintézetek területi hatáskörébe. Összehangolja a szakági tervezés (közlekedés, egészségügy, oktatás stb.) munkáit, és akcióprogramot dolgoz ki különböző problémák átmeneti megoldására (például a mezőgazdasági területek megtartása érdekében a telekérték helyett termelési érték szerinti adózás bevezetése az érintett területeken, a beépítési jogok felvásárlása a magántulajdonban levő szabad területeken). A szervezet alacsony életkorának (megalakulása után rögtön súlyos napi problémákkal és feladatokkal került szembe) is tulajdonítható a merész, előremutató koncepciók hiánya, és ez aláhúzza a Regional Plan Association létjogosultságát.

Tulajdonképpen a két szervezet tevékenységének ötvözete (a Regional Plan Association progresszív javaslatok, céltudatossága és a Tri-State Transportation Commission alapos helyismerete, állandó adatfelvétele és folyamatos tervezése) hozhatna igazán hatásos és színvonalas eredményt. Ennek lehetősége nem kizárt a Regional Plan Association szakmai tekintélye miatt. (Általánosságban megállapítható, hogy az amerikai szakmai közvélemény az állami tervezőintézeteket elsősorban operatív szervként, a Regional Plan Associationhoz hasonló magánjellegű, társadalmi, egyetemeken belül működő stb. szervezeteket pedig szellemi irányítóként tartja számon.)

Szó esett már arról is, hogy az állami tervezőintézetek szerepe tanácsadás és felülvizsgálat. Ez a szerepkör alapvetően befolyásolja munkájuk hatékonyságát. Tervük, ha kormányzati szinten elfogadásra kerül is, nem emelkedik törvényerőre, megvalósítása nem kötelező érvényű. Általános felfogás az, hogy ellenkező esetben fennáll az a veszély, hogy statikussá válik. Ez erősen vitatható álláspont, és a tervezők mindenesetre komoly erőfeszítéseket tesznek, hogy elképzelésük ne csak elvi elfogadást nyerjen, hanem valóban irányadó legyen.

Ennek fő akadályai a tervekben is emlegetett helyi kormányzat szerkezete. A város területi növekedése nem igazodott az adminisztratív határokhoz, azok pedig lemerevedtek, a közigazgatási (és ezzel együtt az adózási, építési normatíva-) rendszer nem követte a fejlődést. Egy-egy

nagyvárosi régió rengeteg községet, kis és nagyobb várost foglal magában, amelyek helyi kormányzata féltve őrzi politikai önállóságát, megyehatárokat, sőt államhatárokat vág át, így az egységes irányítása rendkívül nehéz, szinte lehetetlen. A probléma részleges megoldására törént néhány kísérlet regionális kormányzat szervezésével, amelynek révén a nagyváros és egy megye közös államigazgatási egységet alkot. Ilyen rendszer jött létre Miami és Dade County (megye), Indianapolis és Marion County igazgatási apparátusainak összevonásával. Egy más-fajta kísérlet a szövetségi kormány kezdeményezésére a közeljövőben fog megkezdődni: eszerint újfajta tervezési körzeteket fognak szervezni (Areawide Planning Jurisdiction), amelyek a nagyvárosi régióknál nagyobb területet ölelnek fel, és határaik igazodnak az államigazgatási — megye és állam — határokhoz. A tervezőintézetek a közigazgatási problémát úgy próbálják áthidalni, hogy igazgatói testületükbe az érintett egységek — megyék és nagyvárosok — hivatalos vezető képviselőit választják be, akik azonban mint az igazgatói tanács tagjai elfogadják ugyan a tervet, de mint helyi vezetők, ha partikuláris érdekeik így kívánják, gyakran elfeledkeznek róla (ami megtörténik, ha például a szabad területek megtartása ütközik a helyi lakásépítési igényekkel). Így a tervezők sok esetben tehetetlenek. A rábeszélés sokszor segít, de hathatós eszköznek alig nevezhető. A lakosság bevonása a tervezésbe, meghallgatása, felvilágosítása, meggyőzése szintén széleskörűen alkalmazott, és kétségtelenül rokonszenves módszer, amely többször bizonyult eredményesnek (például Bostonban a lakáspolitikai kialakításában valóban szerepet kapott a lakosság véleménye, és demokratikus célkitűzések megvalósítását vitte keresztül). A társadalmi szervezetek, szakmai egyesületek, szakszervezetek támogatása szintén jelent segítséget, mert ezek hatása nem jelentéktelen a közvéleményre, de a beruházókra és a helyi politikai vezetésre is. A propaganda, mint Amerikában mindenütt, itt is szerepet kap. Ezért lát napvilágot olyan sok látványos ismeretterjesztő kiadvány az urbanizációs problémáiról, városfejlesztési programokról.

Mindez azonban vajmi kevés a tervezés hatékonyságának biztosításához. A tervezők ezért a városnövekedés szabályozása során olyan fejlesztési programokra koncentrálnak, amelyek megvalósításához az állam és a szövetségi kormány a költségek jelentős arányának térítésével járul hozzá, és ennek kapcsán hatását is érvényesíti. Ilyen program az út- és közműépítés, valamint a zöldterületfejlesztés. Ezek valóban hathatós eszköznek bizonyulnak, segítségükkel megosztható az új építkezések helye, az urbanizáció terjedésének iránya. A nagyvárosi régiók hatékony tervezését a legsikeresebben Minneapolis—St. Paul, az „ikervárosok” regionális tervezőintézete tudja megoldani. Ez a szervezet ha-

tósági jogkört nyert, joga van arra, hogy helyi adót vessen ki tervezési célkitűzéseinek megvalósítására.

A tervezőintézetek korlátozott hatósági jogköre egyrészt arra kényszeríti a tervezőket, hogy a közvéleményt, a beruházókat és a helyi kormányzatot „rábeszéljék” elképzeléseik elfogadására, másrészt viszont arra is, hogy fejlesztési javaslataik, koncepciójuk valóban meggyőző legyen. Mivel a terv nem rendelkezik törvényerővel, csupán az alternatív megoldások közötti választás egyik lehetőségét tárja fel azok számára, akik a beruházásokat megvalósítják. Így fokozott szükség van arra, hogy a fejlesztésnek a tervben feltárt irányba vonzó legyen, a kritériumok egész sorát elégitse ki. A tervezőket nemcsak társadalmi felelősségük kötelezi az átgondolt problémamegoldásra, ez munkájuk eredményességének kulcsa is. Javaslataik kidolgozása-kor mérlegelniük kell (tehát nemcsak helyes és célszerű, hanem szinte személyes érdekük is), hogy kielégítik-e a gazdasági, szociológiai, környezeti (jelenlegi és perspektívikus) követelmények bonyolult rendszerét, gondoskodniuk kell azokról a feltételekről, amelyek a megvalósulást és a megfelelő funkcionálást biztosítják. Kézenfekvő példa erre az ipari üzemek telepítése. A tervező nem határozhatja meg, hogy egy vállalat hová települjön, lehetősége csak arra van, hogy a rendelkezésre álló eszközökkel előkészítse, vonzóvá tegye azt a helyet, ahova az üzemet telepíteni kívánja. Így olyan helyet választ ki, ahol munkaerőfelesleg van, a dolgozók számára lakást, szakképzettségi lehetőséget, szolgáltatásokat biztosít, gondoskodik a közlekedési és szállítási lehetőségekről (közutak építését irányozza elő), hogy a piac felé kapcsolat épülhessen ki. Fennáll természetesen a gazdaságossági tényezők túlbecsülésének veszélye, de a tervezés elismert feladata éppen a fejlődés komplexitásának figyelembe tartása, mivel a társadalmi elvárások és problémák jelenlegi szintjén a nem gazdasági vonatkozások elhanyagolása károsan hat a gazdasági növekedésre.

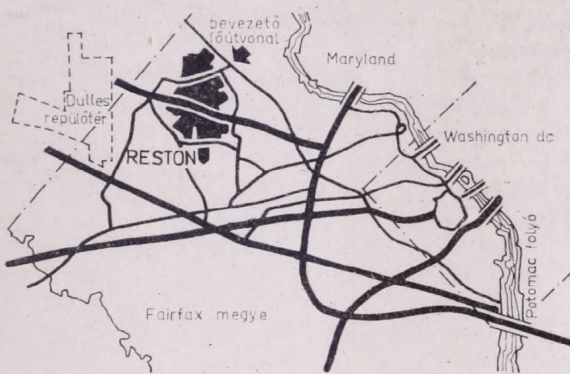
A tervezési megoldások átfogó mérlegelése, bizonyítása, a megvalósítás feltételeinek kidolgozása és a következmények előrebecslése, majd a realizálás után kialakult körülmények elemzése a tervezési gyakorlat általános követelménye, lényegében nem új gondolat. Az amerikai tervezés társadalmi helyzete azonban kényszeríti ennek lehető legkövetkezetesebb végigvitelét. Ez a „kényszerből fakadó” következetesség sok olyan eljárást, problémaelemzési módszert eredményezett, amely más tervezési feltételek és viszonyok között is tanulságos lehet.

*

A városi régiók növekedésének, működésének szabályozásában fontos szerepük van a nagyszabású építési programoknak. Ezek közül kiemel-

kedő jelentőségű az új városok építése és a városrekonstrukció.

Az új városok építése az urbanizáció területi terjeszkedését gyakorlati, beruházási eszközökkel befolyásoló módszer. Célja a rendszertelen, spontán városnövekedés pozitív módon való szabályozása (szemben az övezeti politikában, szabad területek védelmében kifejeződő korlátozó, negatív módszerekkel) és a nagyvárosok környékén monoton külvárosok helyett kellemes városi környezet kialakítása munka- és lakóhelyet magukban foglaló bolygótelepülések létrehozásával. Az új városok ilyen célú, programszerű építésének gondolata az ötvenes években vetődött fel, a tervek tucatjai készültek el, de a megvalósítás stádiumába aránylag kevés jutott. Létesítésükre jellemző a magánkezdeményezés és -finanszírozás, így tervszerű megvalósításuk alapfeltétele a pénzügyi siker.



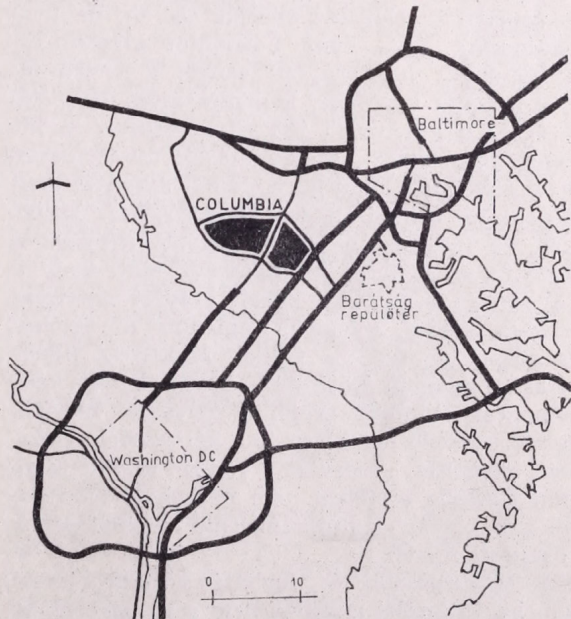
6. ábra. Reston regionális elhelyezkedése

Az amerikai bolygóvárosok két legismertebb példája Reston és Columbia. Reston, Washingtontól nyugatra, Columbia a fővárostól északkeletre, a Washington—Baltimore közötti gyors léptékkal urbanizálódó folyosó (népessége 1950 és 1965 között egymillióval nőtt) felezővonalán létesül. Tervezési koncepciójuk, megvalósításuk stratégiai lépései és problémái szempontjából az amerikai új városok prototípusainak tekinthetők. A vállalkozás mindkét esetben kísérleti jellegű, arra keres választ, hogy hogyan lehet teljesen szabad területen létesítendő új város tervszerű megvalósításával az urbanizálódás regionális problémáit megoldani és vonzó városi környezetet teremteni, valamint, hogy hogyan hasznosíthatók Amerikában az angliai új városok építésének tapasztalatai. Reston tervezett lakosszáma 75 000, Columbiáé 110 000 fő. A kísérleti jellegből következik és megfelel az amerikai tervezési gyakorlatnak is, hogy mindkét város általános terve igen rugalmas, módosítható, csak a fejlődés fő vonalait határozza meg.

A megvalósítás terén Reston és Columbia két eltérő irányzatot képvisel. Restonban az igényes művi környezet kialakításán volt a fő hangsúly, ez megmutatkozik színvonalas építé-

zeti kialakításán (az épületesoportok mindegyike az ország vezető építészeinek alkotása). A művi igényesség a költségek erőteljes emelkedését eredményezte, így a város jelenleg, az előzetes szándékkal szemben, a felső középosztály lakóhelye. Közintézményekkel való ellátottsága funkcionálisan széles körű és változatos, minőségileg magas szintű, de mennyiségileg elégtelen. A művi igényesség azt is eredményezte, hogy a város „megálmodója” (aki utópisztikus módon „ideális”, szép és kezdettől fogva tökéletesen funkcionáló várost akart teremteni), *Robert E. Simon* (nevének és a New Town szavaknak kezdőbetűiből állt össze Reston neve) idő előtt eladósodott és kénytelen volt lemondani a város építésének kézben tartásáról. Ötéves stagnálás után — miközben az eredeti lelkes tervezőgárda feloszlott — az irányítást a *Gulf Corporation* vette át, amely hajlandó volt ugyan megtartani az általános tervet, de a gazdasági siker érdekében több kompromisszumot tesz. Így Simon szép gondolata előreláthatólag módosításokkal, torzításokkal fog megvalósulni.

Columbiában a művi környezet magas színvonalára helyett a városi élet megszervezésére fordítják a legnagyobb figyelmet. Ennek következtében építészetileg kevésbé látványos eredményeket mutathat fel mint Reston, de gyorsabban és harmonikusabban fejlődik, élete máris mozgalmasabb, annak ellenére, hogy építését fél évtizeddel később kezdték el. (Ez gazdaságilag jobban átgondolt és szervezett megvalósításának tulajdonítható). Kulturális és sportlétesítményei közösségformáló erőt jelentenek és regionális vonzáskörök is van. Az intézmények hálózatának és egyes létesítményeinek kialakításakor a funkció és az építészeti megformálás tervezése összhangban folyik. Átgon-



7. ábra. Columbia regionális elhelyezkedése

dolt elemzés után döntenek el, például, hogy az iskolai oktatás milyen rendszerű legyen, milyen szerepet lásson el a könyvtár a város kulturális életében, és a tartalmi funkció milyen építészeti megformálást tesz szükségessé. A megépült és betelepült lakóegységekben szervezett módon ismertetik meg az új lakosokkal a várost és a szűkebb környezetet; felvilágosítást, segítséget nyújtanak a beköltözőknek, elősegítik a közösség kialakulását. Ennek köszönhető, hogy bár Columbia építésének megkezdése óta alig négy év telt el és még messze van a tervezett megvalósulás (a terv: 1980-ra, épül meg”), de máris élő, működő, mozgalmas település. Reston és Columbia vonzóerejének különbségére jellemző, hogy az előbbit a látogatók azért keresik fel, hogy megnézzék (mint építészeti megoldásairól ismert várost), az utóbbit azért, hogy intézményeit, szolgáltatásait igénybe vegyék.

Az új városok építése, amely a kísérleti stádiumból lassan szélesebb körű gyakorlattá kezd válni (erre enged következtetni a jelenleg kidolgozás alatt álló törvényjavaslat létesítésük állami támogatásáról; több nagyváros, köztük elsősorban Philadelphia, Chicago, New York kezdeményezései; az előregyártott elemekkel való építkezés térhódítása, amely az Egyesült Államokban csak most kezd kibontakozni), hasznos eszköz lehet a regionális szintű városnövekedés szervezettebb irányba való terelésére, de nem oldja meg a spontán módon már kialakult urbanizált területek problémáit. Ezen a téren a változás már alig lehetséges. A módosításnak talán egyetlen alkalmazható módja a regionális üzletközpontok tervezett kiépítése. A lakosság külvárosokba áramlását követő kereskedelmi létesítmények sok esetben a főútvonalak mentén, rendezetlenül helyezkednek el, és az áruellátás feladatát ellátják ugyan, de nem alkalmasak arra, hogy központot alkossanak. A regionális üzletközpont ezeket a létesítményeket fogja egységbe, kellemes miliő teremtsével és a különböző jellegű kereskedelmi intézmények, irodák, szolgáltatások csoportosításával élénk forgalmú gócpontokat alkot, és hozzájárul az urbanizált táj rendezéséhez. Építészeti és funkcionális megoldásukat tekintve a Washington melletti Montgomery Mall vagy a Chicago és repülőtere között kiépült hatalmas áruház-, iroda-, szállodakomplexum a regionális központok érdekes példái. Mindkettő kialakulásán nyomon követhető a közlekedési csomópontok fejlesztő ereje, a tervezett kiépítés hatásfoknövelő befolyása és a kereskedelmi központ beépítést szervező, vonzó tulajdonsága (ami Chicago esetében nem nevezhető előnyösnek az ország legforgalmasabb repülőterének közelsége miatt).

A legsürgősebb és leghatározottabb javító célú beavatkozást azonban nem a városkörnyék, hanem a nagyvárosok belső része igényli. Állagának folyamatos fizikai és erkölcsi avulása,

funkcionálásra képtelensége, a városi élet színvonalának rohamos csökkenése sok helyen már tragikus arányokat ölt. A rekonstrukció vagy megújítás, mint Amerikában minden tervezett városfejlesztési program, későn, az ötvenes évek második felében bontakozott ki széleskörűen, így igen súlyos problémákkal kellett szembenéznie. A programokat kézenfekvő városközpont- és lakóterületi rekonstrukció csoportosításban szemügyre venni, azért is, mert mint mindenütt, az egyik vagy másik irányba való súlyponteltolódás konfliktushoz vezetett.

A városközpont-rekonstrukció alapvető célkitűzése a központ „agorafunkciójának” a szemtől szembe való emberi kommunikációban betöltött szerepének visszaállítása, ezen a téren tehát a szociológiai—ideológiai megfontolások kerülnek a gazdasági vonatkozások elé. Az ötvenes évek végén indult meg az országos méretű mozgalom a városközpontok átépítésére, igénybe véve a propaganda összes formáját a gondolat népszerűsítésére, és ma már minden nagyváros megkezdte vagy tervezi központjának felélesztését, átalakítását, költségeket nem kímélve, a modern építészet minden — néha inkább meghökkenítő mint vonzó — eredményét felhasználva. A városközpont-rekonstrukció világhíres példái születtek egymással versengve Philadelphiában, Bostonban, Pittsburgh-ban, New Yorkban, Chicagóban, Baltimore-ban és máshol is, szerte az országban. (Még Los Angelesben is, ahol sokáig tartotta magát az a felfogás, hogy a város és környéke olyan bonyolult agglomerációt képez, alközpontjai olyan jól el látják feladatukat, hogy nincs szükség a főközpont szerepének visszaállítására.)

A műveletekre a nagyarányú szanálás, szinte az egész épületállomány kicserélése jellemző. Csak a történeti értékű épületek megőrzésére fordítanak gondot. A műemlékvédelem és a régi épületek új tartalommal töltése terén Philadelphia (Society Hill), Boston (Beacon Hill) és Washington (Canal Square, Georgetown) ért el kiemelkedő eredményeket. Ellenpéldájuk Chicago, ahol a bontás nem kíméli az építészeti emlékeket. Általában azonban elmondható, hogy a műemlékvédelem területén nagy fellendülés tapasztalható. Az ország most kezdi felbecsülni és értékelni művi hagyományait.

A megújított központok funkcionális tartalmára jellemző az irodák, bankok, közigazgatási létesítmények túlsúlya. Építészeti kialakulásukban monumentális hatásra, impresszív tömegek képzésére törekednek. A hatalmas épületeket fogják körül és a köztük levő közöket töltik ki az „agorafunkció” betöltésére hivatott kiskereskedelmi létesítmények, vendéglők, szórakozóhelyek, parkosított terek, kulturális létesítmények. A központ, étellel töltése érdekében helyet biztosítanak a lakóterületi szerepkörnek is. A lakásokat nagyobb részben magas épületekben, drága luxuslakások formájában alakítják

ki. Országos szinten nem jellemző, de több nagyvárosban erőfeszítést tesznek a belvárosi tömegközlekedés javítására is. Részben a meglévő vonalakat javítják. (Philadelphia, Chicago), részben új földalatti vasutat építenek (Washington).

Tagadhatatlan, hogy a városközpont-rekonstrukció jelentős eredményeket ért el az USA-ban az utóbbi években, mind építészeti, mind funkcionális vonatkozásban. Ennek ellenére, heves támadások is érik, nem célkitűzése, programja, hanem a lebonyolítás módja miatt. A nagyarányú szanálás terjedelmes elslumosodott lakóterületeket semmisít meg. Ez célszerű és szükséges is, mert az itt élő lakosság ellátottsága sem művi, sem szolgáltatási vonatkozásban nem elégti ki a minimális kritériumokat. A bontás azonban az embereket otthonuktól fosztja meg, arról viszont nem gondoskodnak kellőképpen, hogy a kitelepítettek jobb, egészségesebb lakáshoz jussanak. Sok esetben maguknak kell keresniük, de ha kapnak is intézményesen másik lakást, ez együtt jár a kialakult szomszédsági kapcsolatok felbomlásával, ami fokozza az elidegenedést, talajtalanságot, társadalmi elszigetelődést. Az új nagyvárosi központok látványos kialakítása, monumentális eredményei így a gettók zsúfoltságának növekedését, az alacsony jövedelműek életkörüzetének további romlását takarja.

Ez a gondolat már átvezet a lakóterületi rekonstrukció kérdéséhez, amelynek fontosságára utal az is, hogy a nagyvárosi régiókban a lakásállomány jelentős hányadát (a New York-i régióban 35%-át) kívánják rekonstrukciós területen felépíteni. A programszerű lakóterületi rekonstrukció hagyományai sem nyúlnak hűsz évnél sokkal messzebbre, és végigjárták azokat a buktatókat, amelyek az amerikai városépítést általában jellemzik. Az ötvenes években fel lendült tevékenység a slumok megszüntetésével, teljes műszaki állományuk kicserélésével és legtöbb esetben a régi rossz lakások helyére drága újak építésével járt, így a művi környezet megváltozott, javult ugyan, de nem eredeti lakói számára. Ez a nagyarányú városmegújító gyakorlat a szegény néger lakosság számára azt eredményezte hogy a gettók beköltözhető lakásainak korlátozott és egyre csökkenő száma miatt — statisztikai adatokból kimutathatóan — átlagosan másfélszeresét kell fizetnie ugyanolyan szintű lakásért, mint a nem színesbőrűeknek. Hogy a helyzet súlyosságát és megváltoztatásának sürgető voltát kormány szinten is felismerték, azt bizonyítják az 1949-es és 1968-as lakásépítési törvények (az utóbbi a következő 10 évre 26 millió lakás építését irányozta elő, ebből 6 milliót államilag támogatott programok keretében, a szegények számára), azt pedig, hogy ennek ellenére távolról sem tettek eleget a bajok enyhítésére, szemléletesen tükrözi a gettók, slumok mai állapota.

Törekvések természetesen vannak a valódi problémák enyhítésére, ezeket a társadalmi nyomás kényszeríti ki. Az elslumosodott városrészek rekonstrukciója során, lakóik életkörülményeinek megjavításánál különböző műszaki-építési eljárásokat alkalmaznak; esetleg a teljes épületállomány kicserélését, ilyen esetekben a többszintes és családirházas beépítési módok különféle változatait alkalmazzák; más esetekben a meglévő épületállományt részben vagy egészben megtartják (a rekonstrukcióban a bontás helyett az állomány megtartva-felújításának alkalmazása új, egy-két éves jelenség Amerikában), minőségét, felszereltségét javítják, a meglévő utakat és közműveket újítják fel.

A tapasztalat szerint azonban a művi környezet megváltoztatása önmagában nem hoz kellő eredményt. Szemléletes példa erre Chicago egyik leromlott részének rekonstrukciója, ahol a szanálás után jól felszerelt, megfelelő nagyságú és minőségű lakásokat építettek, a területet parkosították, közintézményekkel is ellátták, és az eredeti lakosságot telepítették vissza. A slum rövid időn belül „újrateremtődött”. A szegénységen a cél és értelem nélküli életmódon, a közbiztonság hiányán a művi beavatkozás önmagában nem segít.

Hatékonyabb eredményt ér el a rekonstrukció, ha a városi életmód megváltoztatását átfogóbban próbálja megoldani. Ennek példái a „Model Cities” programok, amelyek a műszaki állomány átépítése vagy felújítása mellett az oktatás, egészségügy, foglalkoztatottság, közösségi élet megjavítására is törekednek. Az egész lakosságot tömbök szerint szervezve bevonják a munkába, nemcsak felvilágosítják, hanem véleményét is meghallgatják, választott képviselőiken keresztül a tervezés és megvalósítás egész folyamán kapcsolatot tartanak velük. Gondot fordítanak a kialakult közösségek érintetlenül hagyására és arra, hogy az ott élő emberek új környezetük előnyeit értékelni, becsülni és élvezni is tudják, munkaalkalmak teremtése és az oktatás-képzés javítása révén megváltozzon a közösség életmódja, szociológiai struktúrája. Nem vitatható a „Model Cities” program jószándékú célkitűzése, hiányossága méreteiben van: a nagyvárosoknak mindössze 2—3, a leromlott városrészek kiterjedéséhez képest elég szűkre szabott területét (a legsúlyosabb helyzetben levőket) jelölték ki Model City-nek, és az e célra előirányzott pénzüsszegnek felét a kutatás—szervezés—bonyolítás emészti fel.

*

Befejezésül érdemes rámutatni arra, hogy az amerikai urbanizáció és városfejlesztés néhány vonása az általános tájékozottság igényén túlmenően is figyelmet érdemel. Ezek közül első sorban nem a tervezési gyakorlat, hanem az urbanizáció jelenlegi állapotának tulajdonságai,

kialakulásuk menete lehetnek tanulságosak. Az amerikai urbanizáció jelenlegi folyamatának alapvető vonása, hogy a városfejlődés regionális léptéket ölt, amelynek során a város zárt egysége felbomlik, új települési kategória jelenik meg: a hagyományos várostól élesen eltérő jellegzetességeket hordozó regionális város. A városiasság mint életforma fogalma átértékelődik, megszűnik helyhezköttöttsége. Lendületesen fejlődő és növekvő urbanizált országrészek alakulnak ki, amelyek összetevői az egymással szoros kapcsolatban levő, de identitásukat a tradícióktól, központi szereptől, vonzóerőtől függően többé-kevésbé megtartó, kisebb vagy nagyobb regionális városok. A nagy kiterjedésű, összefüggően urbanizált tájak kialakulásával párhuzamosan más régiók fejlődése lelassul, elmarad, ezek az urbanizáció „hátszagaivá” válnak. A polarizálódási tendencia csak időszakosan állítható meg, a fejlődés nivellálására irányuló törekvések nem vezetnek maradandó sikerhez. A magasszintűen urbanizált és a hozzájuk képest elmaradott régiók alakja, kiterjedése változik, ez a változás befolyásolható, a fejlődési göcök, központok helye és jellege is megváltozhat. Az általános tendencia azonban a megalopoliszok és hátszagaik közti fejlettségi különbség fokozódása, viszonyukat a kölcsönös egymásrautaltság, kapcsolatukat az élénk kommunikáció, valamint a lakosság és a fejlődési energiák mobilitása jellemzi.

Megfontolást érdemel, hogy az urbanizációnak ez az Egyesült Államokban erőteljesen érvényesülő és élesen megfigyelhető tendenciája mennyiben objektív törvényszerűség, és mennyiben jellegzetes amerikai sajátosság. Az európai városfejlődés jelenlegi állapota és menete arra mutat, hogy a jelentős léptékbeli, földrajzi, történelmi, társadalmi, gazdasági és más különbségek ellenére itt is hasonló folyamat megy végbe, több-kevesebb módosulással, az adottságoktól függően egészségesebb vagy torzabb formában. Célszerű ezért az urbanizáció ilyen irányának tudomásulvétele, helyi formáinak felismerése, a folyamat előrehaladásának segítése, zökkenőmentességének biztosítása, és az amerikai példa révén is előre látható káros hatásainak időben való kiküszöbölése, megelőzése (a kommunikáció racionális biztosítása, az autó- és tömegközlekedés egyensúlyának megteremtése, a regionális zöldterületek védelme, a városkörnyék felkészítése a városi népesség elhelyezésére, az extenzív fejlesztés és a rekonstrukció egységben tartása). Élesen megfigyelhető, hogy a folyamat gátlása, vagy a felismerés hiányából következően annak rendszertelen, spontán módon való érvényesülése súlyos károkat okozhat. Az amerikai tapasztalat nemcsak az urbanizáció általános tendenciájára hívja fel a figyelmet, hanem arra is, hogy a folyamat felkészülés, szabályozás nélküli érvényesülése előre nem várt problémákat vet fel.

A folyamat szabályozásának módozatait országonként és földrajzi egységenként különbözőek lehetnek, de ismét az amerikai példa figyelmeztet arra, hogy a sikeres megoldás kulcsa az átfogó regionális szemlélet (amely nemcsak a gazdasági és művi szempontokra terjed ki), az állandó informáltság és folyamatos tervezés. Az amerikai tervezési gyakorlat is csak olyan esetekben mutat fel megnyugtató eredményeket, ahol ezeket a követelményeket a legkövetkezetesebb módon teljesítik. Annak ellenére, hogy az amerikai várostervezést sok, nálunk ismeretlen vagy kevésbé érvényesülő tényező nehezíti meg (közigazgatási, társadalmi, politikai problémák, a helyi kormányzat merevsége, a tervezés korlátozott jogköre, a gazdasági profit fetiszizálása stb.), a problémák súlyossága olyan módszerek kidolgozását kényszerítette ki, amelyek más társadalmi—gazdasági környezetben is, esetleg sokkal jobb hatásfokkal, felhasználhatók. Ezek közül kiemelkedik az adatgyűjtés és -kezelés technikája, a tervezési koordináció, a problémák sokoldalú kezelése, a lakosság bevonása a tervezésbe.

Az amerikai urbanizáció huszadik századi történetéről durva általánosítással, de nem alaptalanul mondható el, hogy az utóbbi időben kezdi felváltani a spontán fejlődést a tervezett irányítás. A tervezés — bár hatásai csak igen lassan jelentkeznek — komoly jelentőségre tett szert és nagy fejlődési utat járt be az elmúlt két évtizedben. A közvéleményt erőteljesen foglalkoztató, élénk reagálást kiváltó terület. Javaslatait ezért csak komoly megfontolás, kiterjedt tudományos előkészítés után teheti meg. Minden nagyobb fejlesztési program egyben esettanulmány tárgya is: megvalósítása után hatásai, előnyös és helytelen lépései elemzés alá kerülnek. Megvizsgálják, hogyan lehetett volna a célkitűzést következetesebben érvényesíteni, a megvalósítás akadályait vagy káros mellékhatásait kiküszöbölni, a követett módszerek hol és milyen mértékben használhatók fel más esetekben.

Ilyen értelemben lehet tanulságos az Egyesült Államok város- és regionális tervezési elmélete és gyakorlata más országokban is. Az amerikai urbanizáció fejlettségi szintje, kiéleződött problémái, megoldásukra és a fejlődés tervszerű szabályozására irányuló törekvések eredményei, sikerei és kudarcai figyelmet érdemelnek, belőlük sok olyan következtetés vonható le, amelyek másutt is meglevő, de még nem kellően értékelt problémákra, tényezőkre világítanak rá. Az mindenképpen megállapítható, hogy az urbanizáció új korszakában élünk, és ha a fejlődést nem gátolni vagy passzívan szemlélni kívánjuk, akkor szemléletünket, módszereinket az új helyzetnek és követelményeknek megfelelően kell átalakítanunk.

A VÁROSÉPÍTÉS TUDOMÁNYOS MŰVELESÉNEK HELYZETE*

Azok a kutatások, amelyek a városépítési tevékenység elméleti megalapozását célozzák, a hazai településtudomány legrégebben és az utóbbi időkig legszélesebb körűen művelt részét képezik. Ennek oka az, hogy a településtudomány fejlődésének eredete nálunk is — mint sok más országban — a városépítés műszaki problémáinak gyakorlati megoldásában, ismeretei rendszerezésében, oktatásában mutatható ki, ugyanakkor a városépítés mint építési, építészeti, tehát műszaki tevékenység az, amelyben a településtudományi felismerések, törekvések általában és maradandóan érvényesülnek; társadalmi értelemben leginkább érzékelhetővé és értékelhetővé válnak.

A viszonylag régebbi és széles körű művelés eredményeképpen a kutatott témák száma igen nagy, és az elmúlt időszakban elvégzett kutatások jegyzékét vizsgálva, alig lehet találni a tématerületen belül olyan szektort, amelyet valamilyen formában figyelemre ne méltattak volna. Így látszólag naprakész állapotban van a városépítési tevékenység tudományos háttere, sőt bizonyos részleteiben nem is egyszerűen. A témák jelentős része ugyanis — nem lényegesen eltérő kutatási céllal és tartalommal — több alkalommal is mint újabb kutatás, napirendre került, aminek megvannak a tudományág sajátosságai-ból fakadó, valamint szervezeti-adminisztratív jellegű okai; ezekre később még kitérünk.

A kiküldött bizottságnak kiindulásul a vizsgált tudományterület körülhatárolását kellett elvégeznie, mégpedig nem általános érvénnyel a településtudomány belső tagozódásának megállapítása érdekében, hanem jelen tanulmány kidolgozásának célszerűségi szempontjai alapján. A településtudományi kutatásoknak azt a szektorát tekintettük idetartozónak, amelynek té-

mái jellegzetesen a városok építési-rendezési folyamataihoz kapcsolódnak. Hasonlóképpen dönteni kellett a „művelés” témánk szempontjából való értelmezéséről. A helyzetkép lehető teljességére törekedve, kiterjeszkedtünk a témaválasztásra, a kutatás módszereire, hozzáférhető formában nyilvánosságra került eredményeire, azok gyakorlati hasznosítására, a kutatási tevékenység szervezeti kereteire. A feltárás lehetőséget adott a további fejlődés meggyorsítása érdekében szükséges legfontosabb teendők felismerésére; ezekre — mintegy az anyag összefoglalásaként — indokoltan tartottuk befejezőül rámutatni.

1. A kutatások témái

Kiemelendőnek tartjuk, hogy a témaválasztást — akkor is, amikor ezt nem előzetesen megállapított terv szabályozta és akkor is, amikor hosszabb-rövidebb időszakra szóló kutatási tervek készültek — nagyfokú realitás jellemezte. A kutatás mindig érzékenyen és rugalmasan reagált a gyakorlati munkában észlelt azokra a problémákra, amelyek tisztázása elméleti megalapozást kívánt, és ezeknek a témáknak a kidolgozását napirendre tűzte. A gyakorlat szükségleteinek ez a gyors felismerése egyik oldalról igen előnyös vonása a kutatási tevékenységnek, másik oldalról azonban időnként kapkodáshoz, felesleges aktualizáláshoz vezetett és gátolta egyes témákban az elmélyülést.

A témaválasztást a gyakorlati követelmények mellett a tudományterület belső fejlődése is befolyásolta, ami elsősorban annak tágulásában nyilvánult meg. Ennek következményeképpen egyrészt megnőtt a városépítés szűkebb körét meghaladó kutatások, publikációk száma és aránya. másrészt a szorosabban vett városépítési célú kutatások is igen gyakran közelítik meg tárgyukat fontos, de kívülből eső szempontokból. Példaként egyrészt az újabb városépítéstörténeti, egészségügyi, gazdasági hatékonysági, városszociológiai, igazgatási szempontokra utalunk, másrészt azokra a kutatásokra, amelyek a városépítés, -fejlesztés ügyét a tágabb, sőt országos településhálózati, regionális, illetve területfejlesztési keretekbe helyezve tárgyalják.

* Kidolgozta a kiküldött munkabizottság: dr. Faragó Kálmán, a műszaki tudományok doktora (a bizottság vezetője), dr. Granasztói Pál, a műszaki tudományok doktora, dr. Preisich Gábor, a műszaki tudományok doktora, dr. Pongrácz Pál. Az anyagot — amelynek lezárása 1971. végén történt — 1972. április 6-i ülésén megvitatta a MTA Településtudományi Bizottsága és elfogadta. Jelen szöveg az akkor tett kisebb módosító javaslatok figyelembevételével készült.

A tágulás konkrét megnyilvánulási formájának tekinthetők azok az újonnan kibontakozott művelési irányok, amelyek kevésbé műszakiak, inkább a városépítés egészének vagy jelentős részének a követelmények, a társadalmi igények, a funkciók szempontjából való megvizsgálását célozzák, éppen a műszaki megoldások kellőbb megalapozása végett. Ennek a főként alapkutatásokkal kapcsolatos művelésnek fokozott jelentőséget ad az, hogy városépítésünk újabb feladatai, problémái a szocialista társadalmi-gazdasági átalakulással, az ebből is eredő fokozódó urbanizációval szorosan összefüggnek, és e folyamat törvényszerűségeinek, következményeinek ismerete nélkül nem érhetnék el megalapozott és maradandó műszaki eredményeket. Kiemelhetők e téren a városépítési kutatások kereteiben folyt és még folyó szociológiai vizsgálatok, továbbá „A szocialista társadalom életformáinak hatása a települések fejlesztésére” témájú, a MTA Településtudományi Bizottsága és a Magyar Urbanisztikai Társaság által rendezett konferencia anyagai.

Jelentősek továbbá a megalapozás szempontjából a városépítéstörténeti és velük kapcsolatosan a műemlékekre vonatkozó vizsgálódások, amelyek nagy részét könyvsorozat keretében és önállóan megjelent városmonográfiákban, tudományos közleményekben publikálták. Ugyancsak alapkutató jelleggel törekedtek feltárni az egészségügyi és a városépítési szempontok összefüggéseit, továbbá a városépítési műveletek gazdasági hatékonysága elméleti kérdéseit. Kutatások folytak a városgazdálkodás és városépítés összefüggéseinek a tisztázására, ha nem is minden esetben városépítési, de ahhoz szorosan kapcsolódó jelentős műszaki, szervezési, szolgáltatási problémákat érintve.

A szorosabban vett városépítési, egyben műszaki témák közül elsősorban a városi közlekedéssel kapcsolatos jelentős kutatásokat, publikációkat kell kiemelnünk. Legtöbbjük átfogó jellegű közlekedéstudományi művek részeként jelent meg. Megjegyzendő, hogy a városi közlekedés problémáinak vizsgálatuknak kezdettől lényeges szerepe volt a városépítés mind gyakorlati, mind tudományos művelésében, s ennek jelentősége újabban még csak növekedett, amit számos kutatás, publikáció tanúsít. A városépítés és a közlekedéstudomány közötti kölcsönhatások előmozdítását — számos más publikáción kívül — szolgálta a VÁTI-ban több éven át folyt, de publikálásra még nem került kutatás is a közlekedés és a településfejlés kölcsönhatásából származó településfejlesztési igények tárgyában. Még inkább a szorosabban vett városépítés műszaki művelésébe tartozik a közművekkel kapcsolatos témák kutatása. Ez a közelebbi múltban — részben KGST keretekben is — igen nagy erőfőrdítésekkel folyt. Ki kell emelni közülük a közműfajtáknak és közműrendszereknek a településekre és a beépítési mó-

dokra való befolyása témájában folytatott kutatást, valamint a települések infrastrukturális állóeszköz-állományára vonatkozó adatfeldolgozást. E témák jelentősége az urbanizáció növekedésével, a vidéki városok fejlődésével, a tervszerű városépítés követelményeinek fokozódásával szintén nagymértékben növekedett. Hasonlóan speciális művelési terület, de alapvető jelentőségű és ezért már régóta a városépítésbe beletartozó az ún. zöldfelületek kialakítása (a kerttervezés, zöldterület-tervezés) ügye. Jelentősége újabban egyrészt a környezetvédelem fokozódó igényével, másrészt a városok egészségügyi, levegőszennyeződési, zajártalmaival való összefüggései miatt ugyancsak növekedett. Több, ezzel kapcsolatos kutatás, publikáció mellett — a városépítés közlekedési vonatkozásaihoz hasonlóan — a legfontosabb tudományos eredmények átfogó kerttervezési szakkönyvekben található meg azok részeként vagy utalás formájában.

E szakági munkák — mint a már említett közlekedési, közművesítési, zöldterületi témakörökben is — elhatárolási kérdéseket vetnek fel, nevezetesen hogy mikor, milyen vonatkozásokban városépítési jellegűek és mikor merőben szakágiak. Ezeknek az elhatárolási kérdéseknek a megoldását megkönnyítették olyan közelmúltban folyt tudományelméleti vizsgálódások, munkák, amelyek általában a településtudomány és ezen belül a városépítés helyzetét, kapcsolatait más tudományokkal törekedtek tisztázni. Az ilyen elhatárolási problémák ugyanis nemcsak a műszaki tudományok és a városépítés tudományos művelése átfedéseiben, hanem más tudományok — így a szociológia, a gazdaságföldrajz, a szervezés-, igazgatástudomány, a történettudomány stb. — vonatkozásaiban is felmerültek és tisztázást igényeltek. Gyakorlati jelentőségük többek közt az, hogy a városépítés művelése során elkerülhető olyan ismeretek kutatása, amelyeknek feltárása más tudományágak feladata.

Átfedések tapasztalhatók az egyik legfontosabb és legidősebb műszaki témakörben, a korszerű iparosított tömeges építés és a városépítés kapcsolataiban is. Az építéstechnika mikénti alkalmazása és érvényesülése a városépítésben — különösen a fennálló lakáshiány, az ezzel összefüggésben kezdeményezett házgyári termelés folytán — az új városrészek kialakításában, használatában, további fejlődésében, városképében egyaránt kifejezésre jutó, feszítő erejű problematika. E téren többféle kutatás is folyt: kiemelésre érdemes az MTA Településtudományi Bizottsága és a Magyar Urbanisztikai Társaság rendezésében 1971 februárjában tartott „A városépítés és az építéstechnika kölcsönhatásai” című konferencia anyaga. A problematika és egyben az átfedések lényegét az építéstechnikai kérdések megoldásában a városépítés átfogóbb szempontjainak érvényesítése,

ugyanakkor a városépítésnek az építéstechnikai feltételekhez való szükségszerű illeszkedése, ezek mértéke, korlátai, lehetőségei, kölcsönhatásai jellemzik.

A városépítés művelését meghatározott szempontokból szolgáló kutatások közül olyanokra, amelyek magának a kutatásnak a módszereit hivatottak tisztázni és továbbfejleszteni, inkább csak a közeli múltban került sor, noha a tudományág elméleti művelése, egyben eredményeinek gyakorlati felhasználhatósága szempontjából igen nagy jelentőségűek. A korábbi, hagyományos módszerek ugyanis a feladatok bonyolódása, növekedése során nem bizonyultak kielégítőnek. Fejlődtek a statisztikai feldolgozás módszerei; mindinkább előtérbe kerültek a prognosztika — a távlatok, az előreláthatóság, az előrebecslés — problémái és vizsgálatuk; fokozódott a jelentősége a megvalósult állapotok kritikai értékelésének. Az említett vonatkozásokban említésre méltó kezdeményezések és hasznosítható kutatási eredmények segítik a közvetlen városépítési témák kidolgozását, de még nem eredményeztek lényegbevágó változást a kutatások módszereiben. Ide sorolhatók továbbá azok a kutatások, amelyek a városépítési műveletek gazdasági hatékonysága átfogó problematikájában és mérésének módszerei tárgyában, továbbá a matematikai módszerek városépítési feladatokra való alkalmazási lehetőségeinek tisztázására folytak.

Végül — bár e témának a tudományos művelésbe tartozása vitatott — megemlítenő az a folyamatos, az előzők állandó továbbfejlesztését célzó tevékenység, amely az ún. tervezési metodikai munkák, kiadványok, előírások kidolgozására irányult, a városrendezési tervek (általános és részletes rendezési tervek) tartalmának, készítési módszereinek lehető korszerű szinten tartására. E munka nagy gyakorlati jelentőségét részben a városok fokozódó terrellátási szükséglete, részben az a körülmény indokolja, hogy a városstervezés decentralizálása folytán mind több vidéki, helyi szerv foglalkozik ilyen tervek készítésével.

A közvetlen városépítési témák között gyakorlati hasznukhoz és a szemléletet megalapozó jelentőségükhöz képest viszonylag kis számban szerepelnek azok, amelyek a város egészére vonatkoznak. Az e tekintetben fennálló elméleti megalapozatlanságot az is mutatja, hogy a jelenleg érvényben levő „Tervezési irányelvek és mutatószámok” c. kiadványban egyetlen fejezet foglalkozik a településszerkezettel; ez is elsősorban fogalmakat tartalmaz és nem az egész település, hanem a lakóterület szerkezetének kialakítására vonatkozólag állapít meg irányelveket.

Lényegesen nagyobb érdeklődés mutatkozott azok iránt a témák iránt, amelyek átfogóan vagy egyes részleteikben a város fő részeivel kapcsolatosak. Mindenekelőtt a lakóterületek

alakításának különféle kérdései szerepelnek igen sok kutatásban, publikációban, és a közelebbi múltban jelentős fejlődésen mentek át, amit az eredményeknek a különféle normatívákban, szabályzatokban, tankönyvekben való leszűrődése is tanúsít. Kiemelendők a korábbi kutatások, publikációk közül a légtérarányok, a napfénybesugárzás kérdésének elmélyült vizsgálata, valamint a lakóterületen belüli közintézmény-ellátás kutatása, az ezeket ismertető publikációk. Legutóbb pedig a lakóterületi egységek szervezési elveivel kapcsolatos kutatások, amelyekben figyelemreméltó módon érzékelhető a városépítés témái és különösen a lakóegységek alakítása korábbi statikus szemléletének átváltása az időbeli, a fokozatos fejlődést figyelembe vevő rugalmasabb, dinamikusabb szemléletbe. A lakóterületek vonatkozásában további figyelemreméltó szemléleti és művelési változást tükröz az a tény, hogy míg korábban e téma inkább új városok, városrészek létesítésére korlátozódott, addig újabban mindinkább a meglévők rekonstrukciója felé fordul, amit több publikáció is tanúsít. Ezzel együtt vizsgálódás tárgyát képezték a lakóterületi szanalással kapcsolatos problémák, módszerek. A lakóterületek témájának különleges jelentőséget ad egyfelől a lakásüggyel, a lakásépítés műszaki feladataival, mint feszítő társadalmi problémával való szoros kapcsolata, másfelől, hogy komplexen egybefoglal számos témát, elsősorban a közlekedés, a közművek, közintézmények, tehát a kommunális ellátás vonatkozásaiban.

Újabb keletű, de fontosságban növekvő kutatások foglalkoznak az ipari területek alakításával, általában véve az ipari üzemeknek a városban való mikénti elhelyezésével, kapcsolataival. E téren a városi ipari területek városszerkezeti jelentőségével, méretezésével és rekonstrukciójával, majd az ipari parkok kialakításával kapcsolatos kutatások emelendők ki. Jelentős továbbá „A városfejlesztés és iparfejlesztés összefüggései” című, az MTA Településtudományi Bizottsága és a Magyar Urbanisztikai Társaság által rendezett konferencia közzétett anyaga számos városépítési vonatkozásával. Ezek ellenére az ipari területek, az ipari üzemek városépítési problémáinak feltárására a közelebbi múltban távolról sem került olyan mértékben sor, mint a lakóterületek esetében, és mint amit a téma gyakorlati jelentősége igényelne.

A városrészek közül mint egyik legjelentősebb, a városközpont az, amelynek a kutatása a közelebbi múltban jelentős eredményeket ért el, mind általában, mind a hazai történeti városközpontok különleges vonatkozásaiban. Ugyancsak kiemelkedően gazdag a városközpont-problematikával kapcsolatos publikációs tevékenység, amelynek eredményeképpen ebben a témában értékes könyvek, átfogó jellegű tanulmányok jelentek meg. Speciális és igen lényeges része a témának a történeti városközpontok

vizsgálata és rekonstrukciója. Ez szorosan kapcsolódik a műemlékvédelem ügyéhez; a történeti városközpont, a városmag területileg is gyakran egybeesik a törvényesen védett ún. műemléki jelentőségű területekkel. A városrendezés, városépítés és a műemlékvédelem tehát leginkább a városközpontok témájában igényli a közös művelést, módszereket, főként az értékelés tekintetében.

Ehhez kapcsolódóan említendő a városépítés esztétikai oldala, amit közkeletűvé vált kifejezéssel városépítészetnek, illetve városépítészeti esztétikának lehet nevezni. Lényegében a város alakításának, formai hatásainak, ezek értékelésének témája. Újabb művelésének alapvető jellegzetessége, hogy csaknem valamennyi eddig felsorolt műszaki és egyéb, a városépítést meghatározó témához, tényezőhöz kapcsolódva, azok összességének mint tartalomnak az alapján foglalkozik e tartalmat kifejező formai kialakítással, a városképekkel, a városképi megjelenés problémáival. Ezek mind a külsőbb új városrészekben, mind a történeti városmagokban gyakran kerülnek a társadalmi érdeklődés előterébe, társadalmi hatóerejük kétségtelen, és ez is indokolja behatódó elemzésüket. Ki kell emelni az e témakörben elért eredményeket ismertető magas színvonalú publikációkat, amelyek tudományos értékük mellett, jellegüknél fogva gyakran a tudományterület szélesebb körben való ismertté tételét is szolgálják.

Mindezek az itt felsorolt kutatások, művek túlnyomóan a városépítéssel általában, tehát valamennyi városunkra érvényesen foglalkoznak. Budapest főváros azonban mégis külön helyet és különleges szerepet tölt be a városépítés tudományos művelése terén is. Egyfelől méretei, jelentősége, a városépítés művelésében gyakran példaadó szerepe miatt, másfelől mert saját tervező és egyben kutatószervvel is rendelkezik, ahol a közelebbi múltban az itt említett témák közül igen sokra — így pl. szanálási, egészségügyi, zöldterületi, metodikai témákra, lakóterületek szervezésére, alakítására, a laksűrűsége stb. — vonatkozó kutatások folytak a főváros számára. A főváros általános rendezési tervét is, mely sok éven át, igen alapos előmunkálatok, vizsgálatok sorozatai alapján készült és kormányzati jóváhagyást nyert, jórésztében tudományos értékű munkának lehet tekinteni, mely egy adott átfogó és jelentős konkrét cél érdekében magas nívón szintetizálja sokféle rész kutatás eredményeit.

2. A kutatás módszerei

Áttekintve az előzőekben a városépítési tárgyú kutatások témáit, igazoltnak látszik a művelés széles körű voltára vonatkozó korábbi állításunk. Az elvégzett munka mennyiségi oldalának értékeléséhez azt is figyelembe kell ven-

ni, hogy — mint ezt szintén korábban említettük — a témák egy része több alkalommal is kutatás tárgya volt. A többszöri feldolgozás nem mindig eredményezte az ismeretek szélességének és mélységének növekedését. Inkább az újrafeldolgozás időpontjában érvényes szemléleti és egyéb keretekbe való beillesztésre, vagy éppen a kutatási megbízás által felvett követelmények kielégítésére fordítva a fő gondot, esetenként nem következett be a korábbi kutatási eredmények lényegbeli továbbfejlesztése, újabb alapvető szempontok felvetése és ezek következményeinek mélyreható elemzése. Ez azzal is magyarázható, hogy a kutatási feladatok gyakran túlságosan átfogóak, a rendelkezésre álló kutatási kapacitás és átfutási idő nem ad lehetőséget a szükséges elmélyülésre, emiatt egyes esetekben a megismételt kutatás során tulajdonképpen a mélységnek és szélességnek csak megközelítően ugyanarra a fokára lehetett eljutni, mint az előző alkalommal.

Hozzájárult ehhez az is, hogy az újabb feldolgozás legtöbbször bizonyos előkészítő munkák, feltárások, vizsgálatok stb. újból való elvégzésének kényszerével is járt. A kiindulási adatok változékonysága és a társtudományok vonatkozó anyagainak, állásfoglalásainak hiánya, változásai miatt ugyanis a megalapozás munkáját legalább részben újra el kell végezni. Megjegyzendő, hogy a szakterületünkön folyó kutatás — amikor csak lehetőség van rá — elég fogékony a társ- és határos tudományok eredményeinek és az érintkező szakágazatok elhatározásainak átvételére. Ez előnyös a gyakorlati tevékenység szempontjából, mert lehetőséget ad az aktuális követelményekhez való alkalmazkodásra, illetve ezek kielégítésére. Elméleti előrehaladás szempontjából azonban bizonyos esetekben hátrányokkal jár. Így például éveken keresztül komoly nehézségeket okozott a szakágazatok tudományos megalapozásának hiánya olyan fontos témában, mint a közintézmény-ellátás, vagy pedig kellően át nem gondolt elhatározásokhoz vezetett, mint pl. a nagytávlatú közlekedésfejlesztés szempontjainak átvétele és beépítése a másféle távlatra meghatározott városépítési fejlesztési elvek közé.

Az a tény, hogy a legtöbb témában pillanatnyilag nincs lehetőség objektív és kevesebb változásnak kitett megalapozására, oda vezet, hogy a kutatás módszerei az évek folyamán nem fejlődtek a szükséges mértékben. Így főleg kísérleti, módszeresen gyűjtött tapasztalati anyagok hiányában még mindig nem küszöbölhető ki a problémák spekulatív megközelítése, vagyis hogy a kutató korlátozott egyéni tapasztalatai, a szakirodalomból és más módon megszerzett ismeretei alapján igyekszik meghatározni és igazolni újabb ismereteket, irányelveket, követelményeket. A kutatási módszerek lényegi változatlansága valószínűleg összefügg a kutatások számára nyújtott keretekkel is, azzal ti., hogy

az elmúlt évek folyamán változó szervezeti formák között lényegében mindig magányos kutatók, esetleg kutatópárok dolgoztak egészen minimális asszisztenciával az egyes témákon.

A kutatások témájában, értelmezésében és ennek megfelelően azok eredményeiben is elsődleges a tervezési szemlélet, vagyis a városépítési kutatások többségükben a megtervezett állapot előállításához szükséges elmélet megfogalmazását célozzák. Lényegesen kevesebb érdeklődés fordul a tervezési munkákat megalapozó programok kidolgozásához szükséges elméleti vonatkozások kimunkálása felé. Ugyancsak kevés figyelmet fordítanak a megvalósítás műveleteivel kapcsolatos problémák kutatására, valamint a megvalósításnak mint időbeli folyamatnak a vizsgálatára, a megvalósítás folyamán előálló feladatok körvonalazására és megoldásuk helyes megközelítésének módjára. Ily módon a programadás és a megvalósítás közötti közbülső munkafázisra, a tervezésre összpontosul a figyelem, aminek többféle oka is van.

Már a szakemberképzésben, az egyetemi oktatásban is elsődleges a tervezési szemlélet, az elméleti és gyakorlati foglalkozások egyaránt tervezési feladatok megoldására készítene elő. Ezzel összefüggésben, de a szakterület fejlődésének sajátosságaiból következően is a kutatásban résztvevők többsége korábban városépítési tervezéssel foglalkozott vagy ma is részben azzal foglalkozik. A leglényegesebb ok pedig talán az, hogy a kutatásokat leggyakrabban azáltal hasznosítják, hogy a hatósági előírások, kötelező tervezési irányelvek, normatívák megszerkesztésében veszik alapul. Gyakran már a kutatási megbízásban ez a hasznosítási mód és célkitűzés szerepel, de ha nem így van, akkor is a kutató munkájának eredményességét így mérik le, holott a hasznosításra sokféle más formában szintén sor kerülhet.

A tervezési szemlélet a kutatásban a legutóbbi időben még inkább megerősödött a kísérleti tervezésnek mint kutatási módszernek az alkalmazásával. Önmagában ez gazdagítja a kutatási megközelítések választékát, bár egyelőre a felhasználás módja még nem látszik eléggé tisztázottnak. Az elméleti-kísérleti tervek készítése mellett a kutatásnak a legszorosabb együttműködésben kellene folynia a tényleges gyakorlati tervezéssel. Ez a kapcsolat nem teljesen kielégítő, annak ellenére, hogy a tervezés és a kutatás legnagyobb része ugyanazon intézmény keretein belül bonyolódik le. A tervelemzések, a tervváltozatok fejlődése, a tervezett és megvalósított állapot viszonya, a tervezési szándék és lehetőség összhangja és ellentmondása stb. tekintetében bőséges tapasztalatok gyűltek össze, de ezek nem érvényesülnek kellőképpen még a tervezési célzatú kutatásokban sem. A gyakorlati tervezéssel való kapcsolat másik lehetőségét is elhanyagolja egyelőre a kutatás. Nem rend-

szerezték és így nem is hasznosítják azt a hatalmas adatanyagot, amelyet a különböző tervekhez készített vizsgálatok tartalmaznak. Ezek a vizsgálatok pedig lényegében feltárták a magyar városoknak mindazokat az adottságait, amelyek a városépítési tevékenységet megalapozó témák kiindulása számára jelentőséggel bírnak.

A hazai viszonyok komplex feltárása és a feladatok szempontjából való szisztematikus értékelése — érteve ezen a kialakult helyzetnek, a kialakulás folyamatának és különösen a közelmúlt városépítési gyakorlatának elemzését — tudományterületünkön különösen kiemelkedő jelentőségű. Míg a legtöbb műszaki tudományban fokozódóan érvényesül az indokolt törekvés a külföldön már elért eredmények felhasználására és ezzel felesleges kutatások elkerülésére, a városépítés esetében erre viszonylag kevesebb a lehetőség, a feladatoknak erősen helyhez, éghajlathoz, hagyományokhoz, társadalmi jellegzetességekhez stb. kötött volta miatt. Helyesebben: a külföldi — főként a számszerű — eredmények adaptálása is mindenképpen kutatási munkát igényel. Nem jelenti ez azonban azt, hogy nem lett volna a nemzetközi információk, publikációk, eredmények esetében egyre fontosabb az azokról való szervezett tájékozódás, tájékoztatás. Ez egyfelől a KGST-együttműködés révén, másfelől ha mindeddig nem is kielégítő mértékben a dokumentációs munkák, szervezetek útján főként az ötvenes évek végétől kezdve, növekvő arányban folyt. A szakirodalmi tevékenységnek is jelentős részét teszik a külföldi, mind szocialista, mind más országok eredményeit ismertető, értékelő közlemények. A nemzetközi tájékozódást megkönnyítette még a mindinkább intézményes részvétel a városépítés számos nemzetközi szervezetében, sőt azok konferenciáinak több ízben Magyarországon való magatartása. Így csak példaként, a szocialista országok tudományos akadémiáinak konferenciája 1962-ben Budapesten a történeti városközpontok reorganizációja, 1970-ben pedig az ENSZ EGB budapesti szimpóziuma a városrekonstrukció témakörében.

Meg kell jegyezni ezzel kapcsolatban, hogy a hazai viszonyok és a külföldi tudományos eredmények elemzésében, feldolgozásában fennálló kétségtelen hiányok azért éreztetik kevésbé hatásukat, mert a kutatási tevékenységben általánosan jellemző a reális szemlélet. A feladatok felfogásában, a kutatási eredményekben megfigyelhető a törekvés a városaink jelenlegi helyzete, a városépítési tevékenység társadalmi-gazdasági keretei által nyújtott lehetőségekhez való alkalmazkodásra. Ennek is tudható be, hogy a hazai városépítési tárgyú kutatásokban eddig nem bukkanunk fel olyan, valóságtól elszakadt utópiászerű eszmefuttatások, amilyenek más országok irodalmában szinte megszokottá vál-

tak. Mind a témaválasztásban, mind a feldolgozásban megnyilvánuló realitás a kutatási tevékenység elsőrendűen fontos jellegzetességének tekinthető.

3. A művelés szervezeti keretei

A tudományterületnek az előzőekben körvonalazott tartalmi, tematikai helyzetében és a kutatás jellemző módszereiben felismerhető problémák, jelenségek jórésze tükrözi a művelés szervezeti keretei által nyújtott mindenkori lehetőségeket.

Meghatározó jelentőségűnek tekinthető a művelés szempontjából, hogy az a közeli múltig mondhatni kizárólag műszaki, ezen belül is az építés, építésügy körébe tartozó intézményeknél folyt. Mégpedig egyfelől a Budapesti Műszaki Egyetem Városépítési Tanszékén, másfelől az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium keretein belül, a felügyelete alá tartozó tervező szerveknél, elsősorban az 1953-ban e célra szervezett Városépítési Tervező Vállalatnál (VÁTI), fővárosi vonatkozásban pedig a Budapesti Városépítési Tervező Vállalatnál (BUVÁTI), újabban esetenként az Építésgazdasági és Szervezési Intézetnél (ÉGSZI). Néhány jelentős téma került legutóbb feldolgozásra az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottságnál is. Mindezek a munkálatok — az OMFB és az MTA által támogatott néhány téma kivételével — túlnyomóan az építésügyi tárca, esetenként más szervek (OT, helyi tanácsok stb.) által biztosított pénzügyi fedezetből folytak, eleinte néhány százezer forintos, később már millió forintos nagyságrendű kutatási hitelekből, még a városépítési kutatásokra korlátozott értelemben is. A szervezetnek és a finanszírozásnak ez a módja magyarázza, hogy a tudományos művelés, kutatás kezdetben a közvetlen, elsősorban a várostervezés és az építésügyi igazgatás körében való gyakorlati felhasználásra szánt műszaki fejlesztési munkálatok — szabályzatok, metodikák, normatívák stb. — kidolgozására irányult, és csak később nyílt lehetőség az alkalmazott és — a tudományterület szempontjából — alapkutatások végzésére is. Ez utóbbiakat hátráltatta a költségvetési keret hiánya és ennek folytán a vállalati termelési, elszámolási rendszerbe szorított kutatás. Éppen ezért alapkutatások eleinte leginkább a BME Városépítési Tanszékén folytak akadémiai célhittámogatásból, továbbá egyéni munkákként (kandidátusi, doktori értekezések stb.). Elősegítették és hosszabb szünet után újra elősegítik az alapkutatásokat a KGST keretében nemzetközi együttműködéssel folyó munkák, amelyekben a hazai fél gyakran jelentős szerepet vállalt.

Ezzel összefüggésben is rá kell mutatni a tudományos művelés legfőbb szervezeti korlátjára, ti. hogy míg külföldön, s éppen pl. a KGST tagállamokban a városépítés tudományos műve-

lésének nem egyszer jelentős létszámú kutató foglalkoztató intézményei vannak — így pl. az NDK-ban a Deutsche Bauakademie keretében, a Szovjetunióban, Lengyelországban, Bulgáriában pedig önálló kutató intézetek —, addig Magyarországon ilyen ez ideig nincs. Kivéve azt az adott viszonyaink között jelentős körülményt, hogy az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium elhatározása folytán 1965-ben az addigi Városépítési Tervező Vállalat — a vállalati gazdálkodás megtartásával — Városépítési Tudományos és Tervező Intézetté alakult, és keretében önálló településtudományi kutatóiroda létesült. A településtudomány és ezen belül a városépítés bázisintézeteként való működésére, főként a kutatások koordinálására irányuló törekvések azonban, ami az Intézet létesítésének egyik célja volt, a téma sokféle tartozása, szervezési nehézségek folytán eddig kevés eredményre vezettek. Ettől függetlenül, a jelen helyzetben elvileg helyesnek látszik az a törekvés, hogy a kutatás zöme olyan intézmény keretében folyjék, melyben a gyakorlati és az elméleti, a tervezési és tudományos művelés egyesíthető, kölcsönhatása biztosítható. Ami a többi kutatóhelyet illeti, a BUVÁTI-ban kezdettől máig csak néhány fő foglalkozik kutatással, a Városépítési Tanszéken sem lényegesen több és általában az oktatással egyidejűen. (Az ötvenes években a tanszéken néhány évig, akadémiai státusú kutatókból álló kutatócsoport működött, de ez létszám hiánya miatt már korábban megszűnt.)

Ezek a körülmények, továbbá a közelebbi múltban történt gyakori szervezeti változások, nem kevésbé a kutatásnak jórészt vállalati gazdálkodási keretekben folyó volta miatt nehezen alakulnak ki a kutatásirányításnak, a kutatások módszeres végzésének, dokumentálásának, megvitatásának és publikálásának más tudományágaknál régebbi hagyományok alapján már kifejeződött módszerei. Ugyanígy nehézkes a kutatók képzése, fejlődése, utánpótlása, annál is inkább, mert a felsőfokú oktatás kutatásra nem képez, és a téma tudományos művelésében általában nem is bizonyult hasznosnak — egy-egy kivételtől eltekintve — a gyakorlati tapasztalatokat nélkülöző fiatal kutatóknak nyomban kutatási munkára irányítása. Talán ezzel is magyarázható az az elfogadhatatlan helyzet, hogy tudomásunk szerint csupán egy fő vesz részt szervezett aspirantúrában. Az utánpótlás különleges nehézségeit mutatja, hogy az önálló kutatásra, kutatócsoportok vezetésére alkalmas személyek szinte kivétel nélkül a magasabb korosztályokba tartoznak és ugyancsak magas a tudományos minősítéssel rendelkezők átlag-életkora is.

Ha a káderhelyzet problémáin nem is, a szervezeti keretektől származó egyes nehézségeken könnyítettek egyfelől a tudományterületnek a közelebbi múltban alakult tudományos szervei, a tudományos fokozatok megszerzésével kapcsolatos értekezések, viták, valamint a publikációs

lehetőségek, amelyek a településtudomány tágabb körén belül — a keretek, az eredet folytán is — sok esetben adtak alkalmat a városépítés témaköre tudományos művelésére, elméleti problémái tisztázására, túlnyomóan az MTA, s ezen belül a Műszaki Tudományok Osztálya keretében. Ezáltal jellemzővé vált a szervezeti megoszlásban és a művelésben egyfelől az építészeti szervezetek vállalati alapon történő, pénzügyileg egyre bővebben dotált, részben alapvető kutatási célzatú, részben a napi gyakorlatot szolgáló kutatási működése, másfelől az Akadémia által nyújtott, pénzügyileg szerény keretekben, inkább társadalmi jelleggel a tudományág, közelebbről a városépítési téma átfogóbb, elméletibb művelése. Az akadémiai keretek, lehetőségek közül megemlítendő elsősorban az 1951-ben alakult és máig folyamatosan működő Településtudományi Bizottság és annak a tudományterület fejlődését szolgáló rendezvényei, mint publikációs lehetőség az Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények, újabban az Építés-Építészettudomány nevű akadémiai folyóirat. Jelentős publikációs és szervezeti keretnek tekinthető a városépítés tudományos művelése szempontjából is a Magyar Urbanisztikai Társaság, gyakran együttműködve a Településtudományi Bizottsággal, különösképpen pedig a Társaság kiadványa, a Településtudományi Közlemények című, 1952 óta időszakosan megjelenő tanulmánygyűjtemény.

A szervezeti keretek problémájához tartozik a kutatási tervek ügye, szerepe. Az ötvenes évek végén az országos távlati tudományos kutatási tervben a településtudománynak külön ún. főfeladat (22., majd 60. számú) jutott, s ezen belül szép számban szerepeltek szorosabban vett városépítési vonatkozású témák. A terv a városépítési kutatások tekintetében — mint egyébként is — sokat kívánt egyszerre megvalósítani, kellő kutatási bázis nélkül, engedve a tudományos művelés akkor feszítő tágulási törekvéseinek, sok elmaradt kutatás pótlási igényének.

A VÁTI-nak már említett tudományos intézményeként való átalakulásával egyidőben, 1965-ben új, koncentráltabb távlati, ezen belül öt éves kutatási terv készült az egész tudományterület számára, újabb kutatásszervezési alapokon, melynek egyik fő célkitűzése volt a lényegében városépítési, nevezetesen a városrekonstrukciós feladatoknak alapvető kutatásokkal való alátámasztása. E tervidőszak végére, a közelmúltban részben ismételt szervezeti, szemléleti változásokkal is összefüggésben megint újabb, az addigiaktól eltérő távlati kutatási koncepciók körvonalai bontakoznak ki. Ezekben a városépítés hagyományos és jórészt műszaki feladatai mellett, részben rovásukra fokozódóan tért nyerneik általános területfejlesztési, közgazdasági jellegű kutatások.

A kutatás tervszerűségére való törekvés — a vázolt egyenetlenségek, változások ellenére is —

eddig mindenképpen elősegítette a városépítés témáinak művelését. Ez egyrészt a megnövekedett kutatási bázis, kutatási költségfedezetek révén vált lehetségessé; másrészt azáltal is, hogy az 1966-tól kezdődő kutatásokat — első ízben — a tudományterület eddigi művelésének módszeres és részletes feltérképezése előzte meg, a művelési hiányok meghatározásával. Ennek ellenére meg kell állapítani, hogy a tervszerű és megnövekedett volumenű művelés nem hozott eddig a városépítés témái szempontjából a beléje fektetett munkával, költségekkel arányos, közvetlenül érzékelhető eredményeket, bár az utóbbi évek munkájának következményeképpen kétségtelen szemléletátalakulás történt és nem hagyható figyelmen kívül az sem, hogy a szerteágazó kutatásokban még igen sok fel nem használt eredmény fekszik, összesítésre, megfelelő publikációra várva. A mérhető eredmények egyrészt szervezési okokból (a kutatószervek együttműködésének hiányosságai, túladminisztráltság, vállalati tervteljesítési kötelezettségek, váltakozó kutatásirányítási szempontok stb.), másrészt a káderhelyzet említett korlátai, utánpótlási nehézségek miatt, főként pedig a kutatásoknak a tervek ellenére fokozódó tematikai szétszóródásával, túl sok kutatás egyidejű megkezdésével magyarázhatóan maradnak el a várakozástól. Alkalmas kutatók hiányában ugyanis nem minden, egyébként elvileg helyesen előirányzott téma talált megfelelő feldolgozásra, más kutatók viszont egyéni munkájukkal — így pl. a tudományos fokozatok megszerzésére irányuló értekezésekkel — dolgozták ki azt, amihez felkészültségük inkább megvolt. Nem egyszer mennyiségi törekvések jelentkeztek, és ezek folytán a kutatások eredményei vasok kötetekben a tervtárba kerültek, de a köztudatban és a gyakorlatban kevésbé szívtódtak fel. Ezek az itt csak érintett jelenségek a tervszerű kutatás egy még le nem küzdött veszélyére, a formális eredmények helyenkénti előtérbe kerülésére mutatnak, a városépítés szűkebb tudományterületét illetően is. Talán ezzel is függ össze az a jelenség, hogy a végzett kutatások nagy mennyiségéhez viszonyítva kevés a publikáltak, helyesebben a publikálásra érdemesek száma, és ezek egy része nem is kutatási tervből ered, hanem a már említett egyéni kutatási munkák gyümölcse. Viszont a publikált kutatásokon — többek közt a szakterületnek éppen a közelebbi időszakban örvendetesen megszapordott könyv alakú publikációin — lehet mégis leginkább lemérni, a kezdeti nehézségek ellenére is, a jelentős előrehaladást.

4. A tudományterület fejlesztésének főbb teendői

A városépítés tudományos művelésének helyzetét felmérve, az alábbiakban változatosan felsoroljuk a bizottság által különösen lényegesnek ítélt fejlesztési feladatokat:

— A városépítés tudományos művelésében az elmúlt időszakban elért eredményeket csak akkor lehet elmélyíteni és fejleszteni, ha a tudományterület továbbra is jelentőségének megfelelő figyelemben részesül. Biztosítani kell a szükséges kereteket, lehetőségeket és eszközöket mind az eddigi kutatási tevékenységgel megszerzett ismeretek folyamatos korszerűsítéséhez, mind az újonnan jelentkező kutatási témákkal és feladatokkal kapcsolatos munkák megindításához. Ennek érdekében több évre szóló kutatási koncepciótervezet kidolgozása szükséges, melynek — a kutatóhelyek és hitelfedezetek főhatósági hovatartozásától függetlenül — össze kell hangolnia a településtudományra, ezen belül a városépítésre vonatkozó kutatások teljes területét.

— A városépítési tárgyú kutatásokat különösen előtérbe helyezi az a körülmény, hogy a társadalom mindinkább felismeri a környezetalakítás problémáinak fontosságát. E kérdések megoldási lehetőségei szorosan összefüggnek a tudományosan megalapozott városépítéssel. Az eddigi kutatások ebből a szempontból való hasznosítására és a környezetalakítással kapcsolatos új kutatási feladatok megoldására különös gondot kell fordítani.

— Figyelemmel a kutatás anyagi és személyi feltételeinek korlátozott voltára, a kutatási feladatokat a társadalmi igényeknek és megoldásuk fontosságának, sürgősségének megfelelően súlyozni és programozni kell. Mindenekelőtt olyan munkákra kell a figyelmet összpontosítani, amelyeknek kutatásával más tudományágak nem foglalkoznak és amelyekre vonatkozó külföldi eredmények nem vagy csak nehezen adaptálhatók hazai viszonyokra. Figyelembe kell venni a már elkészült kutatásokat, ezek szükséges kiegészítését, továbbfejlesztését.

— A városépítési tudományos kutatások mai fázisában az alapkutatások szisztematikus végzése és folytatása elengedhetetlen. Ennek bázisára kell támaszkodniuk a közvetlen gyakorlati célt szolgáló alkalmazott kutatásoknak.

— A kutatómunkában az eddiginél nagyobb súllyal kell szerepelnie a város egészére, valamint a városok és környékének összefüggéseire és kapcsolataira vonatkozó kutatásoknak. A város egyes részlemeivel foglalkozó kutatásoknak ezekben a keretekbe kell illeszkedniük. Figyelemmel kell lenni arra, hogy a kutatásnak a tervezés mellett a végrehajtás és az üzemeltetés problémáival is megfelelő mértékben foglalkoznia kell.

— A városépítés eredményeként keletkező létesítmények, azok elhelyezése, elrendezése és kapcsolatai sok évtizedre megkötik a települések működését és arculatát. Ezért a kutatásoknak a

távlati feladatok vizsgálatából, illetve figyelembevételéből kell kiindulniuk. Ugyanakkor az eddiginél nagyobb súllyal foglalkozniuk kell a folyamatos megvalósulás és továbbfejlődés lehetőségeivel, műszaki és gazdasági problémáival.

— Lehetőségig korszerű és egzakt módszereket kell kidolgozni a különböző városépítési koncepciók egymással való összehasonlítására, figyelembe véve az összhatékonyság, a gazdaságosság, a folyamatos megvalósíthatóság és „nyitottság” (variálhatóság, változtathatóság) igényeit.

— Alapvető fontosságú a városépítési tervezés és kutatás módszereinek állandó fejlesztése a hazai és külföldi kutatások eredményeinek beépítésével. Szükséges ebben a vonatkozásban is a matematikai programozás, a kibernetika lehetőségeinek felhasználása, a városépítési adatok összegyűjtésére és tárolására vonatkozó módszerek kidolgozása.

— A városépítési normatívák állandóan továbbfejlesztendők a tudományos kutatások eredményeinek felhasználásával. Ehhez más tudományágak városépítéssel kapcsolatos határterületeinek (pl. városegészségügy, városi közlekedés, városszociológia) tudományos eredményeit fel kell használni. Az arányos fejlődés érdekében a normatívák fontossági és időrendi koordinálása alapvető fontosságú.

— A városépítési kutatások eredményességének előfeltétele a kutatásra alkalmas szakemberek számának növelése, ilyenek képzése. Lehetővé kell tenni — nagyobb feladatok megoldásához — különböző munkahelyekről kiválasztott szakemberekből alkalmasszerűen összeállított kutató team-ek, kutatócsoportok felállítását, ill. igénybevételét. Tovább kell fejleszteni a Városépítési Tudományos és Tervező Intézet városépítési kutatással foglalkozó részlegeit. A Budapesti Műszaki Egyetem Városépítési Tanszékén megfelelő státuszok biztosításával lehetővé kell tenni a folyamatos tudományos kutatást. Ugyancsak biztosítani kell a tudományos igényű városépítési kutatásokat — a nagyváros különleges problémáira való tekintettel — a Főváros tervező vállalatánál.

— Mindezeknek a feladatoknak a megvalósítása érdekében biztosítani kell a megfelelő tudományos káderutánpótlást. E cél érdekében el kell mélyíteni a Budapesti Műszaki Egyetemen a városépítési szakosítást és élni kell a szakemberek korszerű továbbképzésének minden lehetséges formájával. Elő kell segíteni a városépítési tárgyú aspirantúrát, növelni kell a tudományos jellegű publikációk megjelenésének lehetőségét. Biztosítani kell a kutatási anyagok gyűjtését, korszerű tárolását, a szakembereknek ezekre vonatkozó tájékoztatását.

A VÁROSEPÍTÉS ÉS AZ ÉPÍTÉSI TECHNIKA KÖLCSÖNHATÁSAI

*A Magyar Tudományos Akadémia Településtudományi Bizottsága és
a Magyar Urbanisztikai Társaság konferenciája*

A Magyar Tudományos Akadémia Településtudományi Bizottsága és a Magyar Urbanisztikai Társaság 1971. február 4-én fenti címmel

konferenciát rendezett. A következőkben közreadjuk a konferencián elhangzott és írásban benyújtott előadásokat.

MEGNYITÓ

DR. PERÉNYI IMRE

a műszaki tudományok doktora

Egy nagyméretű urbanizálódási folyamat küszöbén állunk, amelyet a kormányzat most kibontakozó területfejlesztési koncepciója és politikája igyekszik elősegíteni, szervezni. E politika lényege: az iparosodott és elmaradott területek fejlettségi színvonalára közötti különbségek további csökkentése érdekében a termelő és infrastrukturális beruházások hatékonyabb területi elhelyezésének előmozdítása és ezzel együtt a társadalmi tevékenység keretét szolgáló települések és településcsoportok, a településhálózat fejlesztése, rekonstrukciója.

A településhálózat rekonstrukciójának alapvető célja, hogy a dekoncentrálnálási és a koncentrálnálási folyamatok együttesen érvényesüljenek: váljék lehetővé az ipari agglomerációk, különösen a központi, budapesti agglomeráció további *tehermentesítése*, valamint a fejlődésükben elmaradt területeken az életképtelen települések és településtöredékek helyébe új, urbánus góccok, *fejlesztési centrumok létrehozása*.

E területfejlesztési koncepció végrehajtása egy olyan szervezett urbanizálódási folyamatot jelent, amely magába foglalja a meglévő városok, községek tervszerű fejlesztését, valamint új ipari városok létesítését, ill. meglévő községek ipari városokká váló fejlesztését.

Az aránylag sűrűn betelepült országban szó lehet új városok létesítéséről is: akár az utóbbi időben feltárt természeti kincseink (fém, olaj, gáz) további kiaknázása céljából telepített városokról, akár a városokban szegény vidékeken, az agrárterületek középpontjaiként új fejlesztési centrumok létrehozásáról. Az építési munka

dandárját azonban a meglévő városok és községek rekonstrukciója jelenti. Kisebb vagy nagyobb mértékben, szinte minden magyar város igényli a rekonstrukciót. De nemcsak városaink rekonstrukciója bonyolult és költséges művelet, hanem a fejlesztésre alkalmas mezőgazdasági jellegű települések átépítése is igen nagy építési feladatot jelent a rendkívül elavult épületállomány, az utak és közművek hiánya, vagy kezdetlegessége miatt. Emellett figyelembe kell venni, hogy a mezőgazdaság szocialista szektorának megerősödése a tanyás és aprófalvas tájak nagyobb arányú átépítését teszi lehetővé és szükségessé. Végül a területfejlesztési koncepció végrehajtása jelentős tevékenységet követel meg a regionális, infrastrukturális berendezések, rendszerek létrehozása terén is. Gondolok itt egyrészt a közlekedés fejlesztésére: az út-, vasút-, esetleg víziút-hálózatra, továbbá a közművekre (vízművekre, gázvezetésekre, villamos vezetékekre) és egyéb, talán ma még nehezen megfogalmazható követelményekre.

Ezek szerint a területfejlesztési koncepció végrehajtása növekvő méretű építési tevékenységgel jár. Ezt sem megállítani, sem fékezni nem kívánatos. Az igények gyors növekedése gazdasági életünk egészséges tünete. A termelés és termelékenység várható növekedésének kell létrehozni a szükséges *anyag alapot*. A hitel-, beruházási stb. politika további korszerűsítése majd elősegíti a legkedvezőbb *pénzügyi konstrukció* kialakítását. A beruházó, tervező, szakigazgatási szervezet felülvizsgálata lehetővé teszi majd a mainál jóval hatékonyabb *előkészítő*

és lebonyolító szervezet létrehozását. Ami az építőipart illeti, úgy véljük afelé kell haladnunk, hogy mihamarabb fejlett ipari háttérrel és rugalmas importlehetőséggel rendelkező építőipar is létrejöjjön.

Mai konferenciánk célja: megfogalmazni az urbanizálódás igényét az építőiparral szemben mennyiségi és minőségi vonatkozásban egyaránt.

Az urbanizálódás mindenekelőtt nagy mennyiségi igényeket támaszt: lakóházak, ipari és közüzemek, középületek és egyéb szolgáltató létesítmények, utak és közművek stb. megépítését. Az igények dinamikusan jelentkeznek: a mennyiséget nemcsak a népesség növekedése, hanem igényeinek egyre növekvő és változó jellege határozza meg. Számolnunk kell egyrészt a fokozódó ellátottsági többlettel, másrészt újabb fajta igények kielégítésének kívánalmával. Arra is kell gondolni, hogy a meglévő igények egy része szükségtelenné válik, ill. átalakul, más formában jelentkezik. A mennyiségi igények a differenciáltság igényével párosulnak az urbanizálódás szinte minden területén — a lakásnál, a közintézményeknél, a szolgáltatásoknál stb.

A hallatlan nagy mennyiségi igény felveti az ökonomikusabb, hatékonyabb megoldások, rendszerek alkalmazását. Különösen sürgető a flexibilitás mind a szerkezetekre, mint az építmények, sőt a város egészére vonatkozóan. A nagyüzemi módon termelő házgyáraink mennyiségi felfutásával kapcsolatosan — ami egyébként örvendetes — nem tudjuk elhallgatni aggodalminkat az eléggé merev, zárt építési rendszerű, de még a lehetőségekhez képest is túl merev kialakítású, túlzottan leegyszerűsített, elnagyolt építmények nagy szériájú sorozatgyártása, ill. felépítése miatt. A probléma mai és távlati igényeinek szempontjából egyaránt felvetődik. Változó, sokoldalú felhasználását lehetővé tevő, rugalmasabb rendszert szívesen látnánk a lakás és a város vonatkozásában egyaránt. Az iparosítással járó sorozatgyártás bizonyos kötöttségeit értjük, megértjük, mert ezek elkerülhetetlenek. Jelentős részük azonban vélt kötöttség, így természetesen nem tartjuk kizártnak, hogy e rendszer továbbfejlesztésével a vázolt igények megközelíthetők legyenek. (Erre számos követendő példát találunk tőlünk keletre és nyugatra: Moszkvában és Londonban egyaránt.) Egyúttal más utakat is kell keresni. Megkockáztatom azt az állítást, hogy építőiparunk és ezen belül előregyártó üzemünk képesek újabbat is létrehozni, amely a mainál jobban elégíti ki a vázolt igényeket.

A mennyiségi igény következtében erőteljesebben vetődik fel a minőségi igény is, amely mind a belső, mind a külső tér vonatkozásában jelentkezik. Egyrészt változatos, vonzó városképet, utcaképet, térformálást kíván, másrészt az épületszerkezetekre de különösen a felszereltségre, külső és belső felületek kialakítására, a választható anyagok és színek sokaságára, tartósságára vonatkozik.

A minőségi igény elhanyagolása az építmény, a szerkezet, a berendezés élettartamának csökkentésével, a karbantartási igény növekedésével jár és építőipari kapacitást von el a mennyiségi igény kielégítésétől.

A karbantartás és a felújítás állandó, egyre növekvő, s a minőségi igény háttérbe szorulásával mind nehezebben kielégíthető feladat. Ezek a munkák csak részben azonosak az építéssel: különleges tervezési, szervezési, építési kapacitással kell erre a feladatra berendezkedni. Itt a koncepció még mind a városépítés, mint az építőipar részéről hiányzik. Máskülönbön nem kerülne sor olyan felújítási munkák elvégzésére, amelyek nemcsak hogy nem érik meg a ráfordított időt és költséget, hanem a jövőbeni gátjává válhatnak.

Az urbanizálódás, a városépítés középpontjában az ember áll. Ha nem akarjuk nehezíteni az emberek munka-, életkörülményeit, sőt kedvezőbbet kívánunk biztosítani számukra, akkor alkalmassá kell tennünk az örökségbe kapott településeket a megváltozott és állandóan változó feladatok számára. Mindez csak az építőipar segítségével végezhető el, olyan építőiparral, amely mögött nagyipari háttér van és amely kulturált, rugalmas szervezettel rendelkezik. És valljuk be, noha az építőiparban nagyarányú fejlődés ment végbe, még messze vagyunk ettől, hozzáteszem, világviszonylatban is. Az iparág forradalmi átalakulása nélkül a társadalom által igényelt feladatait nem fogja tudni teljesíteni, az igény és kielégítési lehetőségek közötti űr növekszik.

Ehhez azonban még hozzá kell tennünk azt is, hogy az építőipart, ill. háttérét nagyon átgondolt koncepció alapján kell létrehozni és fejleszteni. Ehhez, véleményünk szerint, szükséges lenne, hogy mind az urbanisztika, mind az építőipar területén dolgozó szakemberek az igények és lehetőségek oldaláról opponálva mind gyakrabban találkozzanak.

A mai konferencia is ezt a célt szolgálja.

Az eredményes munka reményében nyitom meg a konferenciát.

REFERÁTUM

DR. KOROMPAY GYÖRGY
a műszaki tudományok kandidátusa

Építőipari termelésünk technikai és technológiai fejlődése a legutóbbi években országszerte új helyzetet teremtett. Olyat, amelyet a társadalmi—gazdasági átalakulások váltottak ki és amelyben a nagyüzemi előregyártás minden más építési módot megelőzött, háttérbe szorított. Az a terv, hogy az építőipari termelésnek 1961—1980 között 5-szörösére kell növekednie, jól érzékelteti azt, hogy a régi hagyományos építési módok helyét újaknak kell elfoglalniok. Ennek megfelelően például 1968-tól 1969-ig — egy év folyamán — a paneles építés országos aránya 22%-ról 50%-ra emelkedett. De az építés módjának ugrásszerűen megváltozott jellege nem maradhatott elszigetelt jelenség. Olyan mértékben vetett fel egyéb új feladatokat, vagy újított meg régiakat, hogy ezek feltárása külön vizsgálatokat igényel. Ilyenek váltak és válnak folyamatosan szükségessé részben az építőipar, az építőanyagipar, részben a típustervezés, a területi és településszervezés munkaterületén. Problémák születtek — többek között — azokból az aránytalanságokból, amelyeket a fejlődés egyenetlensége okozott. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy a mennyiségi változások egyre szélesedő körben minőségiakat váltsanak ki, olyanokat, amelyeket eredetükben a társadalmi feladatok teljesítésének kötelezettsége vet fel.

Amikor most a lakáskérdés tervezési—építési feladatait kívánjuk vizsgálni, ezzel célunk a városépítés, az építészeti tervezés és az építési technika között jelenleg fennálló kölcsönhatások vázlatos feltárása, egymással kapcsolatos fejlesztési tendenciáinak elemzése és utalás az elkövetkező évek idevágó kutatási—műszaki fejlesztési feladataira.

A fennálló helyzet feltárásának főként azt kell vizsgálnia, milyen hatása van és lehet az építőipar műszaki—gazdasági fejlesztésének a városépítésre és — az alapvető feltételek körében — milyen igények támaszthatók lakótelepek tervezése és értékelése szempontjából a haladó irányzatú építés alapjául szolgáló típustervezés, tipizálás, az építés iparosítása, valamint a lakásépítés módja és egész folyamatrendszerére iránt.

A fejlesztési tendenciák elemzésének kivált az építés nagyüzemi szervezetének és rendszerének azokra a tényezőire kell összpontosulnia, amelyek hatással vannak vagy lehetnek a városépítési végtermékre és egyáltalán a vizsgált társadalmi feladat teljesítésének körülményeire. Ennek érdekében számot kell vetni azokkal a városépítési hatásokkal, amelyek az építés ug-

rásszerű technikai—gazdasági fejlődésében eddig érvényesültek, és ki kell alakítani a típustervezés, az építőipar és a városépítés együttműködésére irányuló elképzeléseket.

Nyilvánvaló, hogy kérdéses témánk körében a gyártás és szerelés technológiája éppen úgy eszköz, mint a típustervezés és a településtervezés egész stratégiai instrumentuma. Ebben a fejlődésben a vezető szerep a népgazdaságot és e mögött a társadalmat illeti meg, mint amelyik a fejlődés fordulatát szükségessé tette, kiváltotta és alkalmas társadalmi rendű munkaszerveinek operatív közösségei révén életbe léptette és irányítja.

Ilyen szemléletünkéből következően itteni vizsgálatainkat nem a végtermék kialakításához szükséges eszközök reszort-köreire irányítjuk, hanem e munkakörök életszerű egységbe tartozására. Ezért amikor a következőkben szükségképpen lakásról, lakóépületről és lakótelepülésről esik szó, ezek a vizsgálati témák az emberi környezetalakítás egészének a keretében telnek meg élettel, válnak élő valósággá. Érdeklődésünket ez el is határolja azon a körön túl, ahol már a sajátos szakmai hozzáértés hivatott meghatározni a fejlesztés lépéseit. Ilyen módon részben a szakmai egyoldalúságot kívánjuk elkerülni, részben pedig a szakmai illetékesség irányában kívánunk mondanivalóinknak határt szabni. Úgy látjuk, hogy a vizsgált problémákban felgyülemelő feszültséghez — nyilván nem utolsósorban — a feladat reszortokra tagolódó leegyszerűsítése is hozzájárult. Amikor azért a feladat társadalmi jellegét hangsúlyozzuk, ezzel a programmeghatározás jelentőségére hívjuk fel a figyelmet. De a programtényezők körének megjelölése nem lehet független a tulajdonképpeni cél felfogásától és értelmezésétől.

Mindaddig, amíg a cél egy aránytalan és elmaradottságában tarthatatlan helyzet megszűntetése, a feladat nem fogalmazható meg társadalmi komplexitásához illően. Csak oly módon, ami a fennálló viszonyok elégtelenségéből következik, vagy ahhoz képest indokolt. A programnak ilyen jellegű felépítése a reszortok szerinti tagozódás következménye. Ez azonban nem szükségszerű, mint ahogy a reszortokra tagozódás hátrányai is elkerülhetők, úgyannira, hogy a lakásépítéssel jelzett társadalmi feladat megoldása megközelítheti azt a szintet, amelyen felfogásának, kidolgozásának és értékelésének egyetemes alapja a tervezési—építési alakítás komplex teljesítménye.

A lakástermelés volumenében (a lakások számában) kifejezett célkitűzés főként két szempontból készíthet megfontolásra. Egyrészt abból, hogy csak közvetve függ össze az elhelyezendő népesség számával, másrészt annak lehetőségéből, hogy teljesítése mindenekelőtt menynyiségi feladat elvégzésére korlátozható. Más a helyzet, ha a társadalmi feladat teljesítése tölti be a tevékenység minőségmeghatározó szerepét. Ha ennek megfelelően olyan szemlélet alakulna ki, amely a lakástermelés elsődlegessége helyébe — ennek magába foglalásával — az építészeti—városépítészeti teljesítményt helyezné, a feladat értelmezése feltehetően megváltoznék és a programtényezők köre bővülne. Az így felfogott program meghatározásához — annak részeként — megfelelő lakásellátási—telepítési modell kidolgozása válik szükségessé. Ennek figyelembe kellene vennie a következő programtényezőket:

- a hely és fekvés sajátosságait;
- a várható lakosság társadalmi, gazdasági meghatározottságát;
- és a várható lakosság demográfiai összetételét.

A hely és fekvés sajátosságain — a város-tervezés településszerkezeti keretéhez viszonyítottan — a természeti, földrajzi, topográfiai jellegű helyi és helyzeti adottságokból következő funkcionális, strukturális és alkati tényezőket értjük, amelyek a kérdéses lakótelepülés sajátos társadalmi—rendeltetési szintű feladatának biológiai, ökológiai értelmezése körében jelentősek a program kidolgozása szempontjából.

A várható lakosság társadalmi—gazdasági meghatározottsága összetett szociológiai jellegű kérdés. Benne egyfelől a dolgozók tömeges munkahelyeinek, munkabájarásának, munkahelyi (üzemi) munkafeltételeinek lehet programalkító jelentősége a lakásellátási—telepítési feladatának megoldásához; másfelől a letelepítendő népesség életformájának, lakószokásainak és korábbi települési viszonyainak, amelyek a kérdéses népességnek a lakásra és környezetére irányuló igényeit kialakították és kielégítővé tették.

A demográfiai adottságok kérdése főként azt a feladatot jelenti, hogy figyelembe kell venni a várható lakosság feltételezett családjegységeinek összetételét és jellegét, főként taglétszám szerinti megoszlását, különös tekintettel a gyermeklétszámra. Mind a településtervezésnek, mind ezen belül a lakóház- és lakástervezésnek egyik kiindulási kérdése, vajon a differenciált társadalmi igények célszerűen milyen települési rendszer keretében, milyen és mekkora lakóépületekkel, milyen és mekkora lakásokkal és a házak, lakások milyen összetételű és felépítésű együtteseivel elégíthetők ki.

A lakások nagyságrendi átlagának jelenlegi általános növekedése előnyösen szolgálja a lakásépítés fejlődését, főként, ha figyelembe vesszük, hogy ez a lakásépítés olyan differenciálás-

ból következik, amelyben a nagyobb lakások átlománya növekszik. Az állami lakások nagyságrendi, szerkezeti, helyzeti megoszlása csak úgy elégítheti ki az igényeket társadalmi szinten, ha a háztartások és családok demográfiai és szociológiai tagozódásához igazodik. Ezen a téren viszont még valamelyes lemaradás mutatkozik.

Ha például a vidéki városok összességében a lakásoknak csupán a nagyságrendi megoszlását vizsgáljuk, mégpedig a lakásépítés két fő szektora szerint, azt látjuk, hogy (1969-ben) a 2,5 szobás és az ennél nagyobb lakások aránya — a valamennyi nagyságrendi kategóriában épült lakások számához viszonyítottan — az állami szektorban 12%, a magánszektorban 29%. E divergencia mellett azonban nincsen olyan adat, amelyik a nagyobb lakásokban a lakók számát mutatná. De számítások és becslések szerint (VÁTI) a lakók számarányában az ellentét lényegesen szűkebb körre szugorodik. Mégis alapot nyújt annak megjegyzéséhez, amely szerint indokolt lenne, hogy az állami lakásépítés legalább olyan mértékig gondoskodhatnék a nagyobb családok lakásszükségletéről, mint a magánszektorba tartozó lakásépítés. Ez annak feltételezésével gondolható így, hogy a nagyobb állami lakásokban való lakás nem jelent elriasztó anyagi megterhelést a nagyobb családok részére, aminek szelektáló hatása e családok jelentős részét ezektől távol tarthatná.

A társadalmi feladat szempontjából a lakásépítés alaprajzi fejlesztésének iránya főként a lakások nagyság és jelleg szerint így értelmezett differenciáltságában és a lakásbeosztás változathatóságában látható. A család nagyságának és összetételének a generációk életritmusával hullámzó változásaihoz mérten a lakásnak, mint a családi élet térbeli keretének rugalmas igazodása várhatóan egyre fokozódó igény. Közelítő kielégítése csak a flexibilitás elvének lehető érvényesítésével lehetséges, ami azonban csak sajátos épületszerkezeti rendszerrel elégíthető ki.

Általában a lakástervezés körében leginkább olyan nyílt rendszer szolgálja a távlati fejlődést, amelyik nyitott lehetőséget biztosít az általános funkciót szolgáló műszaki megoldásoknak a mindenkori szükségleteket követő rugalmas kialakítása számára. Mert a program statikus fel fogása helyett az igények eltolódása, átalakulása miatt a társadalmi fejlődés időbe tagozódó dinamikai tényezőjét is szükséges figyelembe venni. Ehhez mérten a nyílt rendszerben elkülönül egymástól az alapkonstrukció fix váza és a kitöltő elemek sokféle elhelyezési lehetőségének variabilitása. A váz szabad felhasználást biztosít a terület és a tér felosztása, rendeltetésszerű arányainak megállapítására és meghatározó elemeinek használata számára. A tervezés ilyen rendszerében megkülönböztethetők a jelentős mértékben speciális funkciókra szabott, s így a tervezés számára viszonylag konkrét meghatá-

rozást igénylő elemek és azok az általános jellegűek, amelyek feltehetően a létesítmény élet-tartam-idején belül változásoknak alávetettek. Olyan változásoknak, amelyekben az igények előre nem látható eltolódásának, vagy általánosságban differenciáltan konkrétabbá válásának lényeges szerepe van. Az így kielémett „sajátos” és „általános” funkciók megkülönböztetése a tervezés rugalmas rendszerére vezet, amelyben az általános funkciók feladatainak megoldása adott keretek között variabilis elrendezések kialakítására nyújt módot. Ez egy minimálisan strukturált rendszert tétel fel, amely maximális lehetőségeket biztosít a változó igényekhez igazodó alkalmazkodás számára. A tervezésnek ez a módja a feladat olyan lehető tétel megfogalmazását teszi szükségessé, amelyben a hely abszolút tervezési tényezője mellett a követelmények és teljesítésük feltételei anynyiban relatívak, hogy bennük a sajátos és az általános funkcióra szabott tervezés módja különböző, részben fix, részben rugalmas keretek között megközelített feladatként alakul ki.

Mind az épülettervezés, mind a környezettervezés mértékadó funkciói körében ez a kettősség a korszerű megoldás egyik újszerű feltétele. Benne a flexibilitás és az alkalmazkodás olyan lehetőségek, amelyek — a településszerkezet fejleszthetőségének alapvető követelményei mellett — az ilyen tervezés nyílt rendszerében nélkülözhetetlenek.

A flexibilitás következő lépcsőfoka a beépítés módjának, rendszerének, magasságának és a kisebb-nagyobb épületek szerepének differenciált kialakításában jelölhető meg. Az ilyen természetű helyi igények kielégítésének alkalmasnak kell lennie arra, hogy beépítés — a telepítési programhoz igazodóan — egyrészt a természeti, topográfiai, társadalmi sajátosságoknak, másrészt a közösségi igények megoszlásának megfelelően alakulhasson ki.

Lakóépületek együtteseinek olyan összeállítás, amelyben a különböző nagyságrendű és magasságú épületek egymást rendeltetésüknek és szerepüknek megfelelően kiegészítik, a korszerű lakótelep-tervezés egyik központi kérdése. Amikor általánosságban a formai változatosság igényéről esik szó, mint városépítési követelményekről, akkor ebben a formában ez még nem tekinthető tartalommal konkretizáló programtényezőnek. A monotonia, az eluralkodó konformitás elkerülésének igénye csupán a formára irányuló vulgáris óhaj, ezért egyoldalú, koncepcionálisan használhatatlan. A programtényező megfogalmazásának szükségképpen mindenképp az igény tartalmára kell kiterjednie. Mert a társadalmi feladat értelmezésében a programnak a beépítés differenciáltságára irányuló tartalmát illeti meg az első hely.

A telepítési programban a lakásigények differenciálását nyilván a társadalmi feladatból kell

levezetni. Erre utal a 15 éves lakásfejlesztési tervről szóló kormányhatározat is, amikor megállapítja, hogy „a lakások tervezésénél a lakosság tényleges igényeivel, kialakult szokásaival és a hagyományokkal számolni kell.”

A kis- és nagylakások, a különböző lakóépületek és a környezetük iránt támasztott igényeknek főként demográfiai szelektálás során kialakuló összetartozásaira külön gondot kell fordítani. Ilyen tekintetben sajátos gondoskodásra tart számot a több gyermekes nagy családok lakás- és környezetigényének kielégítése. Általános tapasztalatok, szociológiai felmérések, irányelvek és a gyakorlati megoldások egy jelentős csoportja megegyezik abban, hogy az ilyen nagy családok részére a felvonót még nem igénylő magassági fekvésű, tehát leginkább az alsó lakószinteken kialakított, viszonylag nagyobb lakások nemcsak kedvezőbbek mint a közép- és magas házak felső szintjein levők, hanem olyan előnyöket nyújtanak, amelyeket a lakótelepek tervezésénél is lehetőség szerint érvényesíteni indokolt, figyelembe venni célszerű. Főként a kisgyermekes nagycsaládok részére a felvonót (felvonóhasználatot) jellegzetesen még nem igénylő, tehát a maximum 4, de inkább csak 3 lakószintes, ill. a közép- és magas lakóházak néhány alsó szintjének ilyen célú felhasználása minősíthető mindenekelőtt helyesnek. A kis létszámú családok részére viszont alkalmas lehet a közép- és magas beépítés, és kivételesen a magas beépítés is megengedhető. (Kislakásnak ez idő szerint a legfőbb 4 férőhelyes lakások tekinthetők, amelyek nagysága a lakásviszonyok javulásával a jövőben már csak négy-nél kisebb létszámú családok részére, vagy család-töredékek részére lehet megfelelő.)

Helyesnek látszik a nagyobb és kisebb lakások építését sajátos rendeltetésüknek megfelelően nagyrészt lakóépület-fajták szerint differenciálni. Ehhez mind a típus-tervezés, mind a településtervezés szempontjából nyilván több előny fűződik, mint a differenciálásnak ahhoz a módjához, amely a lakásnagyságok szélső típusait egy-egy vegyes összetételű épületegységbe törekednénk úgy befoglalni, hogy nagy lakások a felső szintekre ne kerüljenek. Az épületek közötti kategorizálás előnye különösen a nagylakásos, kisebb volumenű épületekkel kapcsolatban jelentősek, mégpedig nem utolsósorban a lakás és a szabadterületek, bennük a játszótérek összetartozásának szorosabbá tételéhez fűződő kedvezőbb lehetőségek miatt. Ehhez járul még az az előny is, hogy ilyen módon az ennek megfelelő demográfiai programtényező tartalma a telepítési együttes morfológiai formájában kifejező jelentőségre emelkedhet. Ez viszont hozzásegít a jelenleg sok helyütt észlelhető városképi monotonia elkerüléséhez.

E mellett egy-egy lakóépület lakásainak nagyság szerint differenciált kialakítása sem tekinthető elhanyagolható kívánalomnak. Előnyei tár-

sadalmi szempontból a lakóknak adott keretek között vegyes népszerűségi összetételből következnek, műszaki szempontból pedig abból, hogy adott lépcsőház egy szintmagasságáról nyíló lakások különböző nagyságával esetenként gazdaságosabb megoldás alakítható ki, mint azonos nagyságú lakásokkal.

A nagyobb lakások térbeli elhelyezkedéséhez fűződő megállapításainknak szigorú értelmezése szerint a felvonót nem igénylő többszintes lakóépületeknek esetenként megállapítandó minimális aránya nélkül lakóközvet méretű, vagy ennél nagyobb lakótelepülés kialakítása nem egyeztethető össze a progresszív városépítési irányelvekkel.

A monotónia kedvezőtlen hatásának elkerüléséhez a fentiek figyelembevétele olyan bázist jelenthet, amely a kérdésnek csupán vizuális megközelítése helyébe a programtényezők ki-elégítésének lehetőségével szolgálja a humán elvárásoknak a tartalom és forma együttesére irányuló teljesítését. De a monotónia kedvezőtlen hatásának hátrányait nem elég csupán egy-egy lakóterületen belül elkerülni, hanem a títustervek országos, vagy táji adaptálása terén is. A lokális jelleg identifikálásának emberi igényéből arra következtethetünk, hogy a társadalmi feladat megfogalmazása során figyelembe kell venni — a lehetőségek keretében — a helyi természeti—topográfiai—telepítési adottságokat, az ezekben rejlő igények sajátosságait és a gazdasági, kulturális és szociális tényezők helyhez, ill. tájhoz kötődő jelentőségét. Az egyik oldalról a területi és várostervezés, másik oldalról az építőipar feladata. A lakótelepülések sajátos megjelenési formájaként olyan kialakítások részesítendőek előnyben, amelyek a helyi, körzeti, táji adottságokból következnek, azokra utalnak; megvalósításukat azok figyelembevétele, ill. felhasználása igazolja.

Épületek magassági differenciálásának kérdése keretében még a települések nagyságrendje és jellege sem tekinthető közömbös adottságnak. Mert a maximális épületmagasság nagyobb városokban általában nagyobb lehet, mint kisebbekben, ahogy a helyi társadalom lakásigényei is nagyobb városokban feltehetően fokozottabb mértékben differenciáltak, mint kisebb városokban. E mellett a magasságuk szerint jellegzetes épülettípusok részesedésének meghatározása a kollektív lakásépítési feladatok megoldásában — a programon belül — a mindenkor helyi előnyök és hátrányok objektív mérlegelésétől is függ. Az ilyen irányú tájékozódás jelei ez idő szerint abba az irányba mutatnak, hogy a helyi telepítési modellnek megfelelő szélsőségek között — a velük kapcsolatos előnyök lehető egyeztetése alapján — a tömegesség szempontjából az átmeneti (közbenső) magassági fokozatú beépítési módzatokra — amilyenek főként a 3—4 szintes épületek — szintén jelentős szerep vár. Itt emlékeztetni kívánunk egy kormányhatáro-

zatra, amely sajátosan a magas lakóépületekben nem ajánlja a 4-nél több férőhelyes lakások kialakítását.

Külön kérdést látunk abban, vajon az 1—2 szintes szervezett kisházias beépítés lakóterületeit milyen módon célszerű és indokolt kapcsolatba hozni az állami és szövetkezeti lakótelepekkel, mivel elkülönítésük nem egyeztethető össze a településtervezés haladó elveivel. Együttes építésük viszont az 1—2 szintes épületeknek — távfűtéssel kiegészített — korszerű közművesítését a lakótelep egészével azonos komfortszinten teszi lehetővé. Itt említjük meg, hogy a közművesítés feladatainak olyan teljesítése, amely lépést tud tartani a házgári és egyéb új ipari technológiák építésütemezésével, az eddigieknél lehetőleg korszerűbb közműépítési eljárások, módzatok kidolgozását és gyakorlati alkalmazását igényli.

Nem közömbös kérdés a különböző korszerű magasépítési technológiák vegyes alkalmazása sem. A technológiák szerint vegyes építésszervezés lehetőségéhez részint egy-egy épületen belül, de különösen valamely lakóterületrészen belül fűződhetnek lényeges minőségi előnyök. Ennek feltételei nem függhetnek főként az építőipar szervezési formáitól. Mert végső soron a programtényezőket szintetikus egységbe foglaló program a társadalmi kötelezettségek korszerű és kiegyensúlyozott rendszerét testesíti meg, amelyhez viszonyítottan a tervezés és szervezés módzatainak is a feladat ilyen felfogásához kell igazodniuk. Másfelől az igények mélyrehatóbb kielégítése csak úgy képzelhető, ha általánosított feltételezések helyett a feladat hátrányos leegyszerűsítésének nem kiszolgáltatott szemléletben ötvöződnék egybe a programtényezők, a tervezés, az előregyártás és az építés feltételei és lehetőségei.

A program teljességéhez lakóterületen az intézményi ellátás közösségi létesítményei is hozzátartoznak és velük együtt a területi—szervezési—ellátási egységekbe foglalás módja, rendje, az intézményellátás organizmusának, a differenciált zöldterületek elrendezésének és a jármű- és gyalogközlekedési vonalak megkülönböztetett rendszerének esetenként eltérő megoldásokat igénylő jelentőségére hivatkozunk. A tömeges lakásépítés eszközeivel kialakuló beépítés helyhez kötötten egyedi jellegű végső soron e szervező tényezőknek és elemeknek önmagukban sajátos és egymáshoz viszonyítottan egyedi megoldásaival teljesedik ki. A lakótelepülések helyi identitásában gyökerező minőségének alakulásában e tényezők differenciált strukturáltságára, valamint a *közösségi és magán életforma* térségeinek potenciális sokrétűségére különleges szerep vár.

Arra a kérdésre keresve választ, hogy a tervezés, építés egymást váltogató folyamatrendszerében mi a jelentősége a technikának, technológiának, a technikai kultúrának, ezt egyrészt

a mindig új lehetőségek feltárásában, másrészt a lehetőségek alkalmazási feltételeinek szükséges korlátozásában jelölhetjük meg. Ezen azt értjük, hogy az új lehetőségek csak úgy válhatnak a haladó fejlődés tényezőivé, ha nem marad nyitott kérdés az, hogy alkalmazásuk milyen körben indokolt és jelent előrehaladást.

Kétségtelen, hogy a gazdasági hatékonysághoz és a termelékenységhez elsődendő érdekek fűződnek. Ezek azonban mégsem foglalhatnak el olyan kiváltságos helyzetet, amelyhez viszonyítottan más, nem kevésbé fontos érdekek háttérbe szorulnak. Ilyen helyzet alakul ki akkor, amikor egyes típus-lakóépületek elemeinek, szerkezeteinek csupán néhány építményváltozatra korlátozódó megtervezése és előregyártása a városépítési végtermék kialakításához alkalmas felhasználhatóság problémáját veti fel. Például az épületek elhelyezésével kapcsolatos igények elhanyagolása alkalmatlanná, vagy fogyatékosá teheti a típustervezési programot a társadalmi cél kitűzéséhez viszonyítottan. Ezeket nemcsak az elemi funkcionálás szempontjából tartjuk szükségesnek figyelembe venni, hanem az emberi környezetkialakítás igényeinek teljességét felölelő értelemben, amit a típustervek egy része nem elégít ki.

Az építéstartósítás várható fejlődése szerint a típusépület- és építménytervek katalógusát a variábilis szerkezeti komponensek és általában nyílt rendszerbe kapcsolódó elemek széles választéka lesz hivatva kiegészíteni, részben háttérbe szorítani. A fejlődésnek ilyen alakulása a sokrétű igények differenciáltabb kielégítését szolgálja. Egyúttal egyengeti annak az együttműködésnek az útját, amelyen a településtervező számolni törekszik az építőipari-technológiai kötöttségekkel és a helyesnek tartott variabilitás körének viszonylag vontatottá válható ütemű kibővülésével.

Elvi síkon az építés helyhez kötött komponenseitől szükségképpen független, nagyüzemi termelés házgyári technológiája a tervezési feladat tényezőinek átlagos és elvont általánosítását tételezi fel. Konkrét egyedi program hiányában a feladat teljesítése kénytelen feltételezésekre építeni. Olyan követelményeket szupponálni, amelyek leginkább valószínűek és amelyek szempontjából a nivellált elképzelések viszonylag reálisoknak minősülnek. E feltételezések a korszerű és haladó építészetünk lényegéhez és az építés minőségének, egy javuló színvonalának emelkedéséhez tartoznak. Ezt azonban szükségképpen korlátozná a tervezésnek olyan felfogása, amely túlnyomórészt konvencionális dedukciókra épül.

Másfelől viszont a környezeti szempontok kiragadása is egyoldalú és nem lehet alkalmas a realitás teljességének megítélésére, mert a környezetkialakításhoz az épületek funkcióinak tényezői éppúgy hozzátartoznak, mint az elhelyezéshez részes komponensek. Mivel azonban

egy-egy kiragadott épület az urbánus környezet tartozéka, ezért a környezetkialakítás tényezői csak a maguk komplex életforma-alakító jelentőségére kiterjedően értelmezhetők. Ez pedig szükségképpen jelenti a városszerkezethez viszonyulás módjában azt a szerepet, amelyet az épület a környezet szövetrendszerében betölt. Így kapcsolódik össze az „autonóm”-nak nevezett építészet a környezetkialakítás városépítészettel akkor, amikor értékelésről esik szó.

Ilyen értelemben az is megállapítható, hogy a lakótelep-méretekből kialakított, egyneműen összegeződő háztípusokból álló beépítés, valamint a közel nivellált igényekre szabott, sokszor homogén jellegűnek mondható lakásállomány hátrányai nem korlátozódnak a mechanikus eltömegesedés monoton hatására. A lakótelepüléseknek modellszerűen kellőképpen nem differenciált zárt lakástelepítési rendszere és ennek morfológiai alkata sokszor részben éppen azért kelt vonzóerőt nélkülöző, esetleg elidegenítő hatást, mert — települési egyhangúságán kívül — a lakásoknak és foglalatuknak hasonlóképpen nem kellőképpen differenciált állományára utal, ami természetellenesnek minősül az emberi megítélés számára. A demográfiai és szociális struktúra alapján kellő választékot kínáló lakások, lakóházegységek és beépítés együtteseként kialakított és az ezt követő és erre utaló környezetbe foglaltság értékelésének közösségi gyökerei vannak. Mert a funkcionálisan indokolt és a koncepcionálisan kifejezővé formált differenciáltság szocialista humánmot és ennek megfelelő vitalitást és szint jelent az emberi környezetben. Nem úgy, mint amikor a tervezői magatartás a lakó- és települési igények monokulturális hatású átlagosítását vállalja és eleve lemond arról, hogy a telepítés végterméke sajátosan helyhez kötődő szinguláris jelleget öltson.

E szemlélet szerint a tervezés egész folyamatának és az építés iparosításának kiváltságos feladatát abban látjuk, hogy olyan irányú fejlődésen munkálkodjék, amely — a mindenkori helyi programtényezők szintézisére alapozottan — helyesen értelmezett cél érdekében használja fel a lehetőségeket és kellő korlátozásokkal hatásukat ne engedje minőségi célkitűzés rovására érvényesülni. Ebbe a célkitűzésbe a lakótelepek keretében az intézményi és a zöldterület-ellátás, valamint az urbánus környezet alakításában részes helyi tényezők között a felosztás és a szerkezet kialakítása is beletartozik. A lakótelepülésekben szükségessé váló közösségi épületek könnyűszerkezetes, vagy vegyes szerkezetes technológiájú építése ilyen irányban kedvező fordulatot ígér, mert hozzásegíthet ahhoz, hogy a lakótelepek helyhez kötődő egyedi jellege ezekkel az építményekkel sajátos formát öltson és olyat nyújtson, amiben a lakótelep egyedi jellege kiteljesedhet. Ezt a felfogást abban látjuk indokolhatónak, hogy a közösségi intézmények és a (közös) zöldterületek szerkezeti

együttese a városépítészeti kialakítás szervező elemeiként is értelmezhetők. A kölcsönhatások ilyen rendjében a lakóépületek és a közintézmények együttesének egybehangolt kialakítása vizuálisan is egységbe tartozást fejez ki.

A technikai—technológiai változások mellett olyan fejlesztéspolitikai—szervezési változások is szükségessé válnak, amelyekben a tervezési feladatok térbeli-léptékszerű és időbeli sorrendi felbontottságát és szakaszos jellegét folyamatos egységbe fogott munkamenetnek kell felváltania. Ez kövekezetesen a tervteljesítési folyamatrendszer vertikális egybeszervezésének célszerű és hatékony megoldását igényli. Ebben a program, a tervezés feltételei a környezetkialakítás egyetemes településtervezési apparátusa és az épülettervezés egy nagy egységbe foglalt feladat témája. Megoldásához szakértőkből, felelősökből és érdekeltekből sokoldalú teammunka válik szükségessé. Ilyen kialakítására a vizsgált folyamatrendszerben részes parciális részortmunkakörök semmilyen fejlettségű diszciplínával önmagukban nem képesek. A jól fogott minőségi fejlődés kimunkálásához az együttműködésre számot tartó munkakörök ilyen irányú készségére és felkészültségére egyaránt szükség van. A feladat vertikális összefogása és életszerű egységként való munkába vétele tulajdonképpen a feladat természetéből következik. Vele elkerülhető lenne a tervezés felszabdalt részekre tagozódása, a természetes ökológiai—biológiai egységbe tartozó társadalmi feladatnak a munkamegosztás konvencionálisától nehezen szabadulni tudó, de valójában

önkényes és csonkára specializált munkarészekre bontódása.

Ennek megfelelően a fejlődés során szükségnek látszik arra törekedni, hogy a lakás-szféra és a település-szféra szoros egységbe szerveződjék; a munkafolyamatok szintetikus egybefogása révén az építészeti és városépítészeti diszciplínák egymásra utaló szerves összetartozása alakuljon ki és alapozza meg a kérdéses társadalmi feladat teljesítését.

Az építészetnek a városépítészettől el nem választható feladata — felső szinten — úgy jelölhető meg, mint belső terek külső térbe állításának és külső terekből belső terek kihasításának, elkülönítésének dialektikus egységbe szervezett artikulált kialakítása. Ezért sem a lakást a településről, sem a lakástervezést a településtervezéstől elvonatkoztatni nem lehet; és amikor a belső téralkotás új termelési módszerei keretében a munkafolyamatok térbeli és szervezeti koncentrációja alakul ki, ezzel adekvát módon — a belső terek környezeteként — a külső terek térbeliségének, funkcionális és morfológiai alkatának formálásában is új, fejlettebb módszerek válnak szükségessé. Olyanok, amelyek alkalmaznak arra, hogy a társadalomnak a lakásprobléma megoldására irányuló célkitűzése a városépítés, az építészeti tervezés és az építőipar legjobb teljesítőképesége alapján váljék valósággá. Ilyen alapon úgy véljük, kibontakozhat az a következtetés — a formák és jelentéstartalmuk szerves egységére kényes — tervszerűség, amelytől általánosan elfogadásnak örvendő eredmények várhatók.

KORREFERÁTUMOK

CSORDÁS TIBOR

Az állami lakásépítés volumene 1971—1975 között 80%-kal lesz nagyobb, mint az elmúlt III. ötéves terv során. A többszintes lakóházakban korszerű építésmódokkal épülő lakások aránya megközelíti a 90%-ot. Az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium irányelvei szerint 150 000 lakást panelos, 44 000-et blokkos, 27 000-et öntött technológiával kell megvalósítani. A panelszerkezetű lakások felét olyan új városrészekben tervezik, amelyek lakóinak száma több mint 30 000 lesz.

A lakás- és városépítő technika rohamos fejlődésének ebben a szakaszában a tervezés koncepciói, ill. a megvalósítással kapcsolatos kivitelezési és iparszervezési módszerek új problémákat vetnek fel.

A feladat nagyságrendjének változása és a végrehajtás egyre fokozódó gyorsulása megelőzte az elméleti felkészülést. Az új helyzetben

milyen új hatásokat éreznek és milyen új problémákat látnak a tömeges lakásépítés feladatkörében dolgozó építéstervezők? A legfontosabbakat — véleményem szerint — az alábbiakban lehet összefoglalni és vitára bocsátani.

A házgyári építéstechnológiával dolgozó kivitelező vállalatok még nem tekintik feladatuknak a sok esetben városrész-, sőt város nagyságrendű új lakótelepek *komplex* megvalósítását. Megfelelő kapacitás és fejlett építési rendszer hiányában nem vállalják, vagy nem szívesen vállalják a paneles építésmódtól eltérő megoldású közintézmények, járulékos létesítmények és egyedi megoldású közintézmények, járulékos létesítmények és egyedi lakóépületek kivitelezését. Éveken át nem épülnek meg a lakóegység megfelelő üzemeltetését biztosító és városépítészeti karakterét nagymértékben meghatározó központok. A létszámhiánnyal küzdő kivitelező

vállalatok elsősorban a legnagyobb termelékenységet és termelési eredményt nyújtó feladatrésznek az elvégzésére törekszenek. Úgy látjuk: ez nemcsak kapacitás probléma, hanem a városépítés léptékváltásából származó iparszervezési probléma is.

A következő kérdés a tervezői felfogás kötelező változásának és e változás szükségszerű mértékének kérdése. Nemrég még a tipizálás számlájára rótták, hogy a tervezés és gyártási feladatok túlzott egyszerűsítésére törekszik azaz, hogy kevés fajta termék feleslegesen és észszerűtlenül nagysorozatú gyártását irányozza elő. De tudjuk-e, hogy a sorozatgyártás szempontjából mi „felesleges” és mi „ésszerű” ma, az iparosítás új feltételei között? — Egy példa: 2—3 évvel ezelőtt még mi is azt mondtuk, hogy indokolatlan a házgyári lakóépületek ablakainak országos egységesítése. A nagykapacitású házgyárak egyenként is garantálhatják az egyes ablaktípusok évenkénti több ezres szériaszámát, ugyanakkor az egyes körzetekben épülő paneles lakóházak változatosságát fokozhatják a körzetenként eltérő ablakfajták. — És mi a helyzet ma? Legfeljebb negyedéves előrendeléssel dolgozó házgyárak nem biztosítják az egyes ablaktípusok gazdaságos szériagyártásához szükséges darabszámot. Az asztalosipar jelenlegi gyártókapacitásával az országos szükségletnek csak mintegy 70%-át képes fedezni.

Az egyre növekvő szükséglet kielégítése céljából a közeljövőben magyar—svéd ipari—kereskedelmi kooperáció jön létre. Svéd hitellel és gyártóberendezéssel új, nagykapacitású asztalosműhely létesül. A beruházási kölcsönt a termékek — 10 fajta ablak és 6 fajta ajtó — egy bizonyos hányadának folyamatos átadásával térítjük vissza. A nemzetközi kereskedelem reális keretei között tehát létrejön a magyar és svéd nyílászáró szerkezetek egy részének (magyar viszonylatban: igen nagy részének) egységesítése. Házgyári körzetek viszonylata helyett a szerkezetipizálás nemzetközi relációját kell elfogadni és érvényesíteni.

Még nagyobb arányú nemzetközi hatással fog járni a könnyűszerkezetes építésmód bevezetése a lakótelepek kommunális épületeinek szerkezetgyártásában és kivitelezésében. Külföldi licencek vásárlása, szerkezetegységesítési és gyártási szisztémák átvétele rendkívül gyors fejlődést biztosíthat a hazai építés e technikailag legelmaradottabb területén. Ugyanakkor szinte automatikusan megváltoztatja a tervezési szemlélet, a kombinációk új ipari kötöttségeivel, a sorozatépítés dimenzióinak kitágulásával.

Kiélezett elméleti problémává vált a tömegesen épített lakások későbbi átalakíthatóságát biztosító szerkezeti rendszerek és általában: a lakásflexibilitás kérdése. A már termelő és a következő években belépő házgyárak, de a most bevezetett alagútszaluzatos öntött építésmód is, mintegy 10—15 év távlatában meghatározza a

fejlett technológiával épülő lakások alaprajzi, szerkezeti rendszerét, a középfesztségű harántfalas rendszert. Hasznosnak és reálisnak látszik, hogy mindaddig, amíg az új lakások átlagos területe nem éri el a 70—75 m²-t, a funkcionális fejlesztés törekvéseit a meglévő alaprajzi-szerkezeti rendszerek és tervezési szisztémák javítására, gazdagítására fordítjuk. A jelenlegi 1,5—2—2,5-szobás lakások sokszor szűkös méretezett, a szó szoros értelmében „testre szabott” térkialakítása mellett ésszerű arra gondolni, hogy a kislakások jövőbeni erkölcsi avulását elsősorban azzal lehet majd megakadályozni, hogy a most épített 2-szobás lakásokban nem négyen, hanem ketten: a 3-szobásokban nem hatan, hanem hárman vagy négyen fognak lakni.

Ezt a folyamatot tükrözi pl. a skandináv államok II. világháború utáni fejlődése is, ahol a lakások belső átalakíthatóságát megkönnyítő vázas—panelos szerkezeti rendszerre akkor tértek át, amikor gazdaságilag biztosítani tudták a 75—80 m² átlagos alapterületű lakások tömeges építését.

A minőségi váltást a legreálisabban lakáscsereivel lehet lebonyolítani, ezt megfelelő lakásválasztékkal kell elősegíteni.

A referátum egyes tézisei a lakóépületek lakástartalom szerinti differenciálásának kérdéseivel foglalkoznak és állást foglalnak a homogén lakástartalmú, különböző szintszámú épületekkel tervezett „vegyes” beépítés mellett. Az ilyen településeken a többgyermekes családok legfeljebb 4-szintes épületekben laktának; a közép- és az esetleges magasházakban túlnyomó részben vagy kizárólag kislakások létesülnek.

A házgyári lakásépítést szolgáló jelenlegi tervsorozatok — fentiekkel ellentétben — általában vegyes lakástartalmú épületek létesítését célozzák, mind a többszintes, mind a közép- és magas kategóriában. Néhány tervsorozatban vannak olyan tervváltozatok is, amelyek alapján csak kislakásokat magukban foglaló közép- és magas épületek is kivitelezhetők.

A vegyes lakástartalmú 4—5 szintes és közép- és magas lakóházak — véleményem szerint — társadalmi szempontból kedvezőbbek, mint a kizárólag többgyermekes családok számára épített 3-emeletes épületek, ill. a csak kislakásokat tartalmazó közép- és magas házak. A jövő számára különösen hasznosak lehetnek azok a szekció- és épületmegoldások, amelyekben az összes lakószinteken közel azonos arányban létesülnek 1,5—2-szobás lakások a gyermektelen házaspárok, családtagok és egyedülállók számára és 2,5—4-szobás lakások a többgyermekes családok számára. A megfelelő lakásállománnyal rendelkező országokban már befejeződött, nálunk most folyik a többgenerációs családok közös háztartásainak szétesztődése. De a társadalmi együttélésnek most is nélkülözhetetlen eleme az öregek és fiatalok, aktív dolgozók és

nyugdíjasok, családok és egyedülállók egymást segítése a lakóházon belül folyó élet sok-sok mozzanatában. Azzal számolunk, hogy az életkor meghosszabbodása következtében a jövőben a városi háztartások felét idős házaspárok és egyedülállók fogják képezni. Számukra a legkedvezőbb életkeretet nem az „öregek házai” nyújthatják, hanem a többgyermekes családokkal közvetlen kapcsolatot biztosító vegyes lakástartalmú épületek.

(Egy adat még az 1960. évi népszámlálás statisztikájából: az 1—2 személyes önálló háztartások aránya a vidéki városokban 42%, Budapesten 51% volt. Várható, hogy ezek az arányok a legújabb népszámlálási adatok szerint még tovább növekedtek.)

Ehhez a problémakörhöz tartozik az a kérdés is, hogy az új építéstechnológiákkal épített lakások nagyságrendje eléri-e a hagyományos módszerekkel folyó magánlakásépítés lakásnívóját? Összhangban van-e a technikai fejlődés a tartalmi fejlődéssel?

Az 1971—1975 között állami eszközökkel építendő lakások átlagos szobaszámát kormányhatározat írja elő. Az előző 10 éves időszakra meghatározott 1,8 szobás lakásnagyság helyett 2 szobával lehet tervezni. Ez azt jelenti, hogy a most kivitelezett lakótelepeken nagyjából azonos arányban lehet építeni 2-szobásnál kisebb, 2-szobás és 2-szobásnál nagyobb lakásokat. Ezzel a matematikai képlettel szemben a gyakorlati tervezésben — elsősorban a 1,5—2,5—3,5-szobás lakások gazdaságos kialakításával — sikerült elérni, hogy a IV. ötéves tervben épülő budapesti lakótelepeken a 2-szobásnál nagyobb lakások aránya megközelíti a 40%-ot, sőt egyes új városrészekben (Újpalota) már eléri az 50%-ot. Valószínű, hogy hasonló a helyzet a panelos építésmóddal kivitelezett vidéki lakótelepek egy részében is. Tehát lényeges a fejlődés az előző ötéves terv előirányzatához és teljesítéséhez képest. A lakásépítési programnak ezt a változását a házigyári tervsorozatok bővítésével követni lehet. A títustervek alaprajzi-szerkezeti rendszerei a variálhatóságot biztosítják.

Itt szeretném rögzíteni azt is, hogy a házigyári tervsorozatok alapja nem az építménytípezés, hanem a lakássejtek és szekciók tipizálása. Az adaptálás során mód van az alaptervek új beépítési kombinációinak létrehozására. (Lásd Óbuda, Győr—Nádorváros és Diósgyőr egyes épületcsoportjait és Újpalota egész beépítési koncepcióját.) Ez az elv érvényesült az elmúlt években lebonyolított várostervezési pályázatokban és az új lakóegységek beépítési terveinek kidolgozása során is.

Az a cél, hogy a gyártástechnológia rugalmasságának fokozásával rendszeressé váljék az egyes házigyárakkal kapcsolatos tervsorozatok fejlesztése. Ebben a nagy koordinálást igénylő munkában a legfontosabb szerepük a házigyárakkal

együttműködő budapesti és regionális tervező vállalatoknak van.

Ami az iparosított technológiákkal tömegesen épített lakóházak emeletszám szerinti kategóriáit illeti, egyetértek egyrészt a vegyes beépítésmóddal, másrészt azzal, hogy a megítélés tekintetében különbséget kell tenni Budapest, a vidéki nagyobb és kisebb városok között.

A Fővárosi Építőipari Beruházási Vállalat és a BUVÁTI adatai szerint Budapesten a következő 5 évben az állami eszközökkel épülő lakások 75%-át középmagas, mintegy 10%-át magasházakban kívánják megvalósítani.

A minisztérium fejlesztési irányelvei szerint a megyei jogú városokban középmagas épületekben a lakások 45—50%-a építhető; a többi vidéki városban ez az arány 25—30%.

A két legfontosabb épületkategóriával kapcsolatos jelenlegi problémákat és fejlesztési javaslatokat az alábbiakban lehet röviden összefoglalni.

A személyfelvonó nélküli lakóépületek maximális szintszámát a jövőben fdsz. + 3 emeletben helyes megállapítani. Ezeknél a viszonylag kis emeletszámú épületeknél a panelos építés gazdaságosságát nagymértékben terheli a statikailag szükséges merev dobozalapozás és a tetőszerkezet költsége. A Budapesti III. Házgyár termékeivel tervezett Újpalotai 3-emeletes épületekben pl. az 1,0 m² lakóterületre jutó nettó építési költség azonos vagy valamivel magasabb a középmagas házak hasonló mutatószámánál. A hagyományos építésmódok esetében a 3-emeletes épületek fajlagos lakásépítési költsége még mintegy 10%-kal alacsonyabb volt, mint a középmagas házaké.

Tehát a házigyári építési móddal kivitelezett középmagas lakóházakat a múlthoz képest gazdaságosabban, a 3-emeleteseket drágábban lehet építeni; különös tekintettel a két eltérő épületkategóriával elérhető laksűrűsége, területfelhasználásra, közmű- és útköltségre.

A jelenlegi megoldáshoz képest viszont tovább kell fejleszteni a középmagas házak funkcionális rendszereit, elsősorban a felvonóhasználat biztonságának fokozásával. (Két felvonóval tervezett szekciók, ill. több lakószintet összekötő szomszédos közlekedőterek stb.) A 4 lakószintes házak szerkezeti gazdaságosságát pedig egyszerűbb alapozás és tetőképzés segítségével lehet megközelíteni. A környezettől független szintszám kategórizálás merevségét fel kellene oldani. Egyes településeken pl. a középmagas házakat kedvezőbb lenne 7—8 emelettel építeni.

A magas lakóházakat továbbra sem lehet a tömeges lakásépítés általános eszközének tekinteni. Mégis: a már megépült és a közeljövőben épülő magasházak tervezési, építési és használati tapasztalatainak tárgyilagos felmérése, a külföldi tanulságokkal együttes vizsgálata fontos lehet a nagyvárosok távlati fejlesztési irányelveinek és az új építéstechnológiákkal szem-

ben támasztott követelmények szélső határainak rögzítésére.

Altalános probléma, hogy a házgyári rendszerek keretén belül a kapcsolódó műszaki megoldások és részletképzések ismétlődő változásai miatt sűrűn kell módosítani a gyártóberendezéseket és az egyes gyártmánycsoportokat. Ha nagyobb nyugalmat lehetne teremteni az építészeti tartalom szempontjából semleges műszaki megoldások tartományában, nagy szellemi és anyagi kapacitás szabadulna fel a lakások és az épületek funkcionális fejlesztésére, az építészeti változatok körének bővítésére.

Végül a tervezés fejlesztésének azokkal a kérdéseivel szeretnék foglalkozni, amelyekre a főreferátum is utalt, amikor a „team-munka” szükségességét hangsúlyozta.

A tömeges lakásépítéssel és a korszerű városépítéssel kapcsolatos tervezés hatalmas összefüggő folyamat, amelyben az egyes reszortok — lehet azt is mondani, hogy a „szakágak” — sokszor konfliktusba kerülnek egymással, az egyes szakterületeken most kibontakozó új ismeretek és fejlesztési tendenciák érvényesítése miatt. Magyarországon a technológiai fejlődés első éveiben alkalmazott primer megoldások után most az építészek az összetett társadalmi feladat gazdagabb megoldására, a szerkesztettervezők egyre szigorúbb statikai feltételek érvé-

nyesítésére, a technológusok a kivitelezési munka egyszerűsítésére, a beruházás szakértői az új építmódok gazdaságosságának fokozására törekcsenek.

Nem becsülhető le az az építészeti törekvés, hogy az eddigi zárt kontúrú sáv- és tömbházak helyett oldottabb tömegű, plasztikusabb épületeket is lehessen kivitelezni. Az előregyártott szerkezetű lakóépületeken ne uralkodjék el a „műtárgy” jelleg, hanem a szükséges mértékben érvényesüljenek az építészet általános alkotóelemei is: a léptéknek megfelelő tagoltság, a fény- és árnyékhatás, a formák ritmusa, a beépítés kontrasztthatásai, egysíkúság helyett a többsíkúság stb. Ha az előregyártott lakóházakat a legegyszerűbb statikai modellek szerint terveznénk, nem jönnének létre élénkebb és változatosabb lakóegységek.

Sokszor kiélezett helyzetekben is nélkülözhetetlen a tervezéshez közvetlenül kapcsolódó reszortok együttműködése, éppen a tudatos kompromisszumok érdekében.

Ugyanígy nem képzelhető el a városépítés fejlesztése a körzeti házgyárak, kivitelező vállalatok, a területileg illetékes beruházók, város-tervezők és műszaki tervezők intézményes együttműködése nélkül. Az erre vonatkozó javaslatokat az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium vezetőinek már megtettük.

DR. BONTA JÁNOS

a műszaki tudományok kandidátusa

Csatlakozni kívánok a referátum vezető gondolatához, amely szerint: a formai változatos-ságot nem önmagáért, öncélúan igényeljük, hanem mint indokolt, sőt szükségszerű társadalmi tartalmi tényezők differenciált kielégítésének morfológiai kifejező megjelenését.

Az esztétikum általában az emberi társadalmat érintő fontos tartalmak megjelenítése ér-zékeket, érzelmeket megragadó, kifejezővé éle-zett konkrét formában. Problémái elsődlegesen a tartalom oldaláról, a tartalom és a forma re-lációinak elemzése útján ragadhatók meg.

Az építészeti környezet az ember, mint természeti lény életének fenntartásához nélkülözhetetlen anyagi—technikai feltételek rendszere, az ember, mint társadalmi lény mindenfajta aktivitásnak színtere, az ember emberi lényegének, személyiségének kivetülése, megjelenítője is, az embert nemcsak anyagi—műszaki termékként szolgálja, hanem sajátos esztétikai értékeket is közvetít számára. Benne az ember önmagát, éle-te fontos mozzanatainak egyedül alkalmas, sőt szükségszerű kereteit, korszerű foglatatát, ismeri fel.

Jogosulatlan leegyszerűsítéssel él az, aki a nagyipari gyártásszerelés eszközeivel létrehozott, épített környezet problémáit a formai változatos-ság vagy monotonia alternatívájára szűkíti, mert a formai változatos-ság kérdései csupán az emberi életkörnyezet egészének komplex problematikájába ágyazottan érzékelhetők, tárgyal-hatók. Megválaszolásukhoz egyedül a társadal-mi igények mélyreható és árnyalatokra is fig-yelő felmérése, a gazdasági—technikai lehetősé-gek gondos számbavétele, a tényezők e két cso-portjának összevetése vezet el.

Az alapprobléma a következőképpen fogal-mazható meg: A nagyipari építés technikájával élő építészek tipizált uniformizált elemek fel-használásával konkrét feltételek közé illeszke-dő, individuális igényeket kielégítő környezetet kell teremtenie.

Néhány kiegészítő megjegyzés az igényeket, ill. a feltételeket illetően.

Elsőnek a környezeti feltételekről. Soha két épület nem készül ugyanarra a helyre, és mert az épület szorosan kapcsolódik környezetéhez — formája a környezeti feltételekre adott válasz —,

tulajdonképpen minden épületet mássá, sajátossá, egyedivé kellene formálni. Ez általában is, de a nagyipari gyártás feltételei mellett különösképpen lehetetlen. A gyártott épület szükségképpen absztrakt terepre készült „fogadósint”-re, darupályák vonalára települ.

Pedig mennyire alkalmasak lakások telepítésére — például — a napsütötte domboldalak, a szeliden ívelő vízpartok. Milyen szép volna, ha a budai dombokat nem OTP és szövetkezeti „kockaházak” csúfítanák el, hanem gyártott elemekből szerelt, tervszerűen telepített, a dombok hajlatait követő terrasztelepülések motiválnák, és én — engedjenek meg egy szubjektív megjegyzést — nem preszkiztatókból kiemelkedő kémény- és tévéantenna-rengetekre látnék, hanem a lakások függőkertjeire.

Egyre ritkábban fordul elő, hogy lakatlan tájat kell beépítenünk, rendszerint régi településeket kell továbbfejleszteni. Miközben egyre fogy a mezőgazdasági műveléstől elvonható terület, a régi települések épületállománya rohamosan avul, konzerválásuk nem gazdaságos és kivéve a műemlékeket, műemlékjellegű együtteseket, nem is kívánatos. Mindinkább azzal kell számolnunk, hogy az új lakónegyedeket a régiak helyére, a város kialakult struktúrájának rendjébe illesztve, esetleg megőrzésre érdemes történeti—művészeti értékű épületek közvetlen környezetébe kell felépítenünk.

A kisipari módszerekkel kialakított részletek kevés tanulságot tartogatnak számunkra, de a település struktúrája, a tájba illeszkedés módja, az útvonalak nyomvonalai, a beépítés oldott vagy tömör jellege, légtérarányai stb. topográfiai, meteorológiai feltételekre adott válaszok, e feltételekkel kölcsönhatásban történelmileg kifejlődött, és tiszteletreméltó hagyománnyá nemesedett életformabeli sajátosságok, évszázados, néha évezredes tapasztalatok leszűrődései, a város sajátos karakterének, élő természetének konkrét formává kristályosodott törvényszerűségei nemcsak figyelmünkre, de aktív védelmünkre is érdemesek.

Ezzel szemben: „Ha valakit álmában elvinnénk az ország egyik lakótelepére, felébredve, a látottak alapján nem tudná egykönnyen megállapítani Budapestben van-e vagy vidéken, nagyvárosban vagy kisvárosban”. (Idézet *Szelényi Iván és Konrád György*: Az új lakótelepek szociológiai problémái című könyvéből.) Nagyipari eszközökkel felépített telepeink semmit sem hordanak azokból a jellegzetességekből, amelyek az őket befogadó várost karakterizálják.

Kézenfekvő megoldás: műemléki környezetben individuális módszerekkel építsünk, de aligha képzelhető el, hogy régi városaink rekonstrukcióját kizárólag hagyományos, tehát nem nagyipari jellegű technikák felhasználásával véghezvitessék, és hogy az új technikát kizárólag önálló, elszigetelt telepek felépítésére hasznosít-

hatnánk, méginkább elmélyítvén ezáltal az élő múltba gyökerezett, bensőséges hatású, de rohamosan avuló, és a jellegtelemné formált újnak ellentétét.

A szociológiai, demográfiai felméréseken alapuló, számszerűsíthető igényeknek az előadás a megérdemelt figyelmet szentelte. Fel szeretném hívni szíves figyelmüket néhány nem számszerűsíthető igényre is, amelyről gyakran megfeledkezünk, néhány veszélyre, amelyekkel a technikai civilizáció környezete az embernek az ősfajlódás időszakában kialakult pszichikai alkatát, idegrendszeri mechanizmusának normális működését fenyegeti.

Két ellentétes előjelű veszélyre gondolunk: ad 1. A technikai civilizáció szünet nélkül nagy gyorsasággal érkező és felfogó kapacitását messze meghaladó ingernek teszi ki az embert, meghajszolja, görcsberántja idegeit. Utalunk a szüntelen zajártalmakra, a nagyvárosok utcáin szüntelen leselkedő halálra, a munkatempó fokozódására, az információáradatra, amely már-már elöntéssel fenyeget bennünket, az egész világ gondjait hordozó felelősségünkre.

Ilyen körülmények között még inkább, mint régen, szomjazzuk a csendet, a védett nyugalmat, sőt a magányt, a természet gyógyító békéjét.

ad 2. Az elsőnek említett ellentétes előjelű motívum: az egészséges, harmonikus, élményekben gazdag, kulturált élethez szükséges stimulusok hiánya. Az ember természeti lény a természettel vívott harcban alakult ki, erre a harcra teremt. A természeti környezettől életidejének túlnyomó részében üvegfalakkal elszigetelve, a fizikai erőfeszéstől, az ezzel járó élményektől, ezek idegfeszültséget levezető hatásától „megkímélve”, és ugyanakkor szünet nélkül idegfeszítő-tépi stimulusoknak kivéve, az ember idegei felőrölődnek, izmai elsorvadnak, izületei elmeszesednek. A technikai civilizáció környezetében dolgozó ember magasfeszültségre beállított idegeinek lecsillapítása nem a stimulusok teljes kizárását igényli, hanem sokkal inkább a napi igénybevételt kompenzáló elfoglaltságokat, természetes környezetben végzett mozgást, testedzést, továbbá átmenetet biztosító, lazító, csendesítő élményeket — színes esti fények villogzását, ismeretlen arcok fel-letűnését, kávéházak álmosító zsongását, emberek közelségét, a társadalmi érintkezés élményét.

A rurális és az urbánus környezet valamiféle optimális integrációjára lenne szükség. Olyan környezetre, amely az embert, legalábbis szabad idejében visszavezeti a természethez, ugyanakkor felkínálja részére az urbánus életforma elő-

nyeit is, lakóhelyét mozgalmas, sűrű, élettel telített közösségi centrumhoz, forum-hoz, agorához, piazzá-hoz kapcsolja.

Lakótelepeink, amelyek nem szerveződnek ilyen urbánus központ köré, lakóikat nem együttélésre, hanem bezárkózásra, egymás iránti közönyre nevelik. A házak között szétfolyó terrek véletlenszerűen hatnak, nem szervezik, nem fogják össze a telep lakóit, a szó építészeti értelmében tulajdonképpen nem is terek, nem alkotnak a fizikai térből kihatott önálló világot, amelyet az ember saját terének, kiterjedtebb otthonának tekintene. A közömbös, jellegtelen környezet nem nyújt felületet az érzelmek megtapadására, lakói idegenként sietnek végig a lakótelep „utcáin”, helyesebben a kapukhoz vezető járdákon, semmi sincs, ami megállítaná őket.

Igaz, a befelé forduló, otthonülő életforma kialakulásáért nem elsősorban az építészeti környezet, hanem a legkülönfélébb tényezők okolhatók — például a televízió térhódítása —, hogy a lakosság jelentős hányada, a hozzá most először elérhető közelségbe került tartós fogyasztási javak megszerzésére összpontosítja energiáit, de a felelősség ránk eső részét viselnünk kell.

Íme a kívánságlista. A kérdések kérdése: mindebből mit, mennyit, milyen sorrendben ütemben tudunk teljesíteni? Világos, hogy ez konkrét gazdasági—technikai lehetőségeinktől függ. A leegyszerűsítve „formai változatosság vagy monotonia”-ként megfogalmazott kérdésre csakis konkrétan, az adott feltételek figyelembevételével lehet és szabad válaszolni.

A legfontosabb, hogy 1980-ig kb. 1,2—1,4 millió lakást szeretnénk felépíteni, és hogyha ez sikerülne, úgy büszkén elmondhatnánk: minden magyar állampolgár emberhez méltó lakásban lakik. Igaz, nem olyan differenciált lakásban, mint amilyenben el szeretnénk helyezni honfitársainkat, csak az ezredforduló táján lesz minden embernek önálló szobája.

Ezeknek — az ember életét alapvetően meghatározó feladatoknak — megoldása egyedül a nagyipari technika felhasználásával érhető el. A kisipari idők festőien változatos mesevárosai éppúgy visszahozhatatlanok, mint gyermekkorunk álomvilága.

A változatosságot hazánk gazdasági, társadalmi, anyagi, technikai feltételei között, konkrétan a nálunk meghonosodott házigyári üzemszervezet és paneltechnológia adottságait sőt érdekeit figyelembe véve keressük.

A merevség, amelyet tapasztalunk, minden jel szerint nem a nagyipari technológia belső lényegéből fakad, ellenkezőleg forrása a kisipari szemlélet továbbélése, a koordináció hiánya, a bátortalanság és néha érthetetlenül kicsinyes nehézségek, amelyek akadályozzák a nagyipari technológia és organizáció tényleges lehetőség-

geinek kiaknázását. Az adott házigyári rendszer és paneltechnológia korszerű, átfogó tudományos koordináció eredményeképpen a mainál messzemenően variabilisabbá és flexibilisebbé tehető. Azért, hogy egy nyelven beszélhessünk megkísérlem néhány alapfogalmunkat értelmezni, ill. konkrét feltételeink szemszögéből mérlegelni.

A *flexibilitás* fogalmát gyakran mint a variabilitás szinonimáját alkalmazzuk. Úgy vélem megkülönböztetendők egymástól. Flexibilis az adott, kész lakás, szekció, épület, technológia az esetben, ha a körülmények változásának követésére képes, azaz átalakítható.

A lakás flexibilitása nálunk két okból nem elsőrendű probléma:

- ad 1. Lakásaink minimális alapterületűek, vagy ahhoz közelállók és érthetően; minél kisebb egy lakás, elrendezése annál kötöttebb.
- ad 2. 1980-ig kb. 4—5 millió ember fog új lakásba költözni, azaz az igények változása — ha megfelelő lakásválaszték áll majd rendelkezésre — az esetek többségében lakáscserével lesz megoldható.

A lakás-flexibilitás elsősorban azok számára jelentős probléma, akik tulajdonjogi okokból — családi ház — nem tudnak és nem akarnak költözni, és bizonyos határok között szélesebb körben is. Jó volna — például —, ha a felnövekvő fiú- és lánygyermek részére az egyik „nagy” szoba kettéosztható lenne. A BHK₁ és a BHK₃ 3,20 m és 3,60 m tengelytávolságú lakásainál ez csak a végfalak mentén, vagy pontház elrendezés esetén megoldható. A BHK₂ 4,20 m széles szobája már lehetővé teszi a kettéosztást. Ennél flexibilisebb elrendezés nagyobb 4,8—7,0 m-es tengelytávolságokat vagy vázas elrendezést igényel.

Számolnunk kell azzal, hogy amint a lakás-piac a telítettségi fokhoz közelít, egyre inkább felszínre törnek eddig „tudat alá szorult” igények is. Előfordulhat, hogy akkor a mai kislakások bővítésére összevonására kényszerülünk — például háromlakásos szekció átrendezésére kétlakásossá. Nem ártana erre is felkészülnünk. Könnyűszerkezetű homlokzatok esetén sor kerülhet homlokzati elemek cseréjére is. Mindezeket a lehetőségeket áttekintve úgy tűnik, a lakások flexibilitásánál sokkal súlyosabb probléma a technológia flexibilitása, amely a lakások, az épületek variabilis megformálásának előfeltétele.

A *technológia flexibilitásán* gyártási rendszerünk keretei között a sablonok állíthatóságát értjük. Falpanelek esetében, ahol az egyik méret, a belmagasságé kötött (legalábbis ez volna kívánatos, jelenleg azonban a három budapesti házigyár háromféle belmagassággal dolgozik), azt, hogy a falhosszak változtathatók, továbbá, hogy a kontúrok megtartásával a betételek áthe-

lyezhetők, cserélhetők, alakíthatók. Mindez vízszintes sablonok esetén — és nagyrészt ilyenekkel dolgozunk — technikailag könnyen megoldható lenne. Eredményeképpen az építész az eddiginél több szabadságot nyerne az igények legfőbb típusainak megfelelő alaprajzi variációk, továbbá a panelek kontúrjain belül a nyílások változatos elhelyezésével és megformálásával különféle homlokzati variációk kialakítására.

Ha nem élhetünk a sablonok alakíthatóságának lehetőségével, úgy fizikai elhasználódásuk időpontjáig kell várunk egy-egy különben erkölcsileg már elavult típus cseréjével.

A flexibilisebb, állítható gépek kialakítását és alkalmazását nem a házgyári paneltechnológia belső törvényei akadályozzák, hanem az építőipar szervezeti, gazdasági, érdekeltégi viszonyai, pontosabban a változatos megoldásokra irányuló érdekeltség teljes hiánya. Hiába dolgozna a házgyár állítható gépekkel, ha továbbra is ugyanazokat a nyílászáró szerkezeteket kellene felhasználnia.

A *gyártott elemek variabilisak*, ha minimális számú elemfajta felhasználásával maximális számú különféle lakás, szekció, épületalakzat képezhető. A variabilitás céljában a szűk értelemben vett gyártástechnológia és a társadalmi igények széles skáláját képviselő építészet érdekei találkoznak.

Az előadó a vázszerkezetet említette, mint olyan rendszert, amelyik egyedül alkalmas a társadalmilag szükséges alaprajzi variációk befogadására. Elismervén a vázszerkezet utolérhetetlen előnyeit, felhívjuk szíves figyelmüket arra, hogy a házgyári, nagyipari üzemszervezet és paneltechnológia lehetőségeit a variabilisabb végtermék (lakás, szekció, homlokzati és tömegforma) kialakítására még távolról sem aknáztuk ki. Valamely tervcsalád azonos főparaméterekkel jellemezhető variánsai közül az elsők nagyszámú egymástól különböző elem legyártását igénylik, a következők egyre kevesebbet, míg végül eljutunk a *kritikus változatszámig*, ami után a gyártás—szerelés *nyílt rendszerűvé* lesz, azaz a legyártott és raktárból szállítható elemkészletből a gyártás megindulása előtt el nem határozott lakás és épületvariációk szerelhetők össze, szemben a *zárt rendszerű* folyamattal, amely csak a gyártás megindulása előtt elhatározott néhány, rossz esetben egyetlen típus kialakításához biztosít elemeket. Nyílt rendszerű gyártás—szerelés folyamatában az *absztrakt tervezést*, amely a gyártás megindulása előtt szűkséggel lezárul, a *konkrét tervezés* fázisa követi, az építész az országosan koordinált elem-

gyárak, de legalábbis a budapestiek elemszortimentjéből a helyszíni adottságokra és az igények helyi változataira figyelemmel elkészíti az adott konkrét feltételeknek megfelelő épülettervét.

Az ilyen valóban nagyipari jellegű szervezés-tervezés előfeltétele a gyártástechnológiának, a gyártott elemek méreteinek, összekapcsolásuk, tömítésük épületszerkezeti megoldásának, tűrésrendjüknek és egy sor itt most nem elsorolható körülménynek szabályozása, koordinálása.

Ahhoz, hogy egy-egy házgyár valamely tervcsalád elem változatainak kritikus számát elérje, igen sok különféle elemet kell legyártania, azaz relatíve kis szériákkal kell dolgoznia, ami üzemszervezeti szempontból nyilvánvalóan előnytelen. Ezzel szemben — például — a budapesti házgyárak együttese a kritikus változatszámot gazdaságos szérianagyságokkal elérheti.

Mindezzel a paneltechnológia és főképpen a házgyári, nagyipari üzemszervezet tartalékaira kívántam ráirányítani a figyelmet, mert ezek hasznosítása soron következő feladatunk.

A flexibilitás és variabilitás magasabb fokát a „tiszta” panelrendszereknek vegyes rendszerekké fejlesztésével fogjuk elérni, olyan szerkezeti, építészeti rendszerekkel, amelyeknél a nagy tengelytávolságokra elhelyezett lakásválasztó falak, födémek, a vizes blokk, esetleg lakáson belüli tartópillérek nehéz, fix helyzetű elemek, válaszfalak, és homlokzat elemek pedig könnyűek, mozgathatók, szerelhetők. A nehéz elmozdíthatatlan elemek a szükségszerű határokat jelölik ki, amelyeken belül az építész szabadon mozoghat.

Meggyőződésünk: a jövő a nagyipari módszerekkel gyártott, szerelt, de a ma ismerteknél messzemenően variabilisabb és flexibilisebb építészeti rendszereké.

A történeti (tömör téglá vagy kőfalas) városok lakásainak változatai egymástól 5—6 méterre húzódó viszonylag kis nyílásokkal áttörhető falak között bontakoztak ki. Korunk építészete gyártott elemek vízszintes és függőleges irányú lépcsőzésével szabad térbeli kombinációjával minden eddiginél merészebb tér—tömeg, fény—árnyék játékkal fog kárpótolni bennünket az individuálisan formált részletek elmaradásáért.

A nagyipari építés nálunk, de világviszonylatban is még csak gyermekkorát éli. Bizonyos, hogy meg fogjuk tanulni — aminthogy már el is kezdtük — a tiszta és absztrakt formákban, a keményen és pontosan koppanó ritmusokban, az éles fény—árnyék kontrasztokban önmagunkat, korunk lényeges tartalmait felismerni.

A referátummal és a korreferátumokkal egyetértve csak néhány további gondolatot vettek fel, elsősorban az építéstechnika szemszögéből.

A referátum foglalkozott a *flexibilitással* és az egyik korreferátum ezzel kapcsolatosan már utalt a *technológiai* flexibilitásra. Ennek sokféle összetevője van.

Ha a nagypanelok sablonjai csuklósan lehajtható oldalfalakkal rendelkeznek, úgy ez egyértelműen kötötté teszi a körvonalat. Ha viszont sima alaplapra erősítjük hozzá az oldalfalakat, úgy a körvonal változtatásának a feltételei adóttak.

A függőleges helyzetű csoport-zsaluban gyártás erősebb megkötést jelent a méretekre, mint a vízszintes helyzetben gyártás. Ezért döntöttünk az elmúlt években úgy, hogy a házgyárakban az elemek vízszintes helyzetben formázódnak. A térelemes építést többek között azért vetettük el, mert a dobozszerű elemek sokféle kötöttséget jelentenek. Érdekes módon az elmúlt években a térelemes építés több példája (a Montreal-i Habitat stb.) mutatja, hogy még az ilyen nagykötöttségűnek látszó gyártási eljárással is igen változatos épületek építhetők. Ezért a technológiát nagy gonddal kell elemezni, hogy lehetőségeit ki tudjuk használni, korszerűen változatos termékeket tudjunk előállítani.

A házgyárakban az egyik termékcsaládról a másikra rendszerint úgy térnek át, hogy a teljes sablonkészletet vagy annak többségét kicserélik. Más iparokban, elsősorban a gépiparban állandó technológia mellett lehetséges más és más termék előállítása. Így például egy forgácsológépen (eszterga, maró stb.) egymás után nagyon eltérő termékek munkálhatók meg. Különösen a könnyűszerkezetes építésben, amely fémalakítási technológiákon alapul, kell ezt a lehetőséget figyelembe venni. A gépipar gyakran eltérő technológiákat fejleszt ki a nagy tömegben szükséges, szabványosított termékek előállítására és a kisebb mennyiségben szükséges termékek gyártására. Az acélszerelvényeket (profilokat) nagy mennyiség esetén hengerlik. Kisebb mennyiségek esetén ezeket (legalábbis külföldön) extrudálják, vagyis tuskósajtólással állítják elő. Ugyanígy a lemezekből szelvényeket nagy sorozatok esetén görgős hajlítógépen, kisebb mennyiségben élhajlító gépen gyártanak. A végtermék változatosabbá tétele érhető el, ha a nagy és kis sorozatú termékeket eltérő eljárással gyártják.

A *nyílt rendszer* a referátumban foglaltakon kívül azt is jelenti, hogy különböző gyárak különböző termékeit lehessen ugyanabban az épületben összeépíteni. Ez nagyfokú méretkoordinációt és az összeillesztési lehetőségek koordinációját igényli a különböző iparágak üzemei és termékei között.

Egy rendszer „nyílt”-ságát vagy „zárt”-ságát gyakran a technológiának tulajdonítják, holott az jelentős mértékben az épületfunkció következménye. Gyakran hallhatjuk azt, hogy a nagypanelos rendszer „zárt”, a könnyűszerkezetes pedig „nyílt”. Valójában mindenekelőtt a lakóházak azok, amelyek zártabbak, mint például az ipari épületek, hiszen az előbbinél számos, eléggé kötött méretű kis helyiséget kell létesíteni, az utóbbinál pedig nagyobb és kevésbé kötött méretű terek alakítandók ki. A rendszer nyíltsága tehát függ mind az építmény típusától, mind pedig a technológiától. Természetesen a technológia szerepe is döntő és a teherhordó falszerkezetes technológiák, mint amilyen például a nagypanelos, szükségszerűen zártabbak, mint például a vázas, amilyen a könnyűszerkezetes építés legtöbb módja. Ha azonban például könnyűszerkezetekből előregyártott elárusító pavilonokat, hétvégi házakat készítünk, úgy ezek zártsága nem sokkal lesz kisebb, mintha ezen épületek vasbetonból készülnének.

Egyrészt a funkció változásával, másrészt a technológia fejlődésével a zárt rendszerek is nyíltabbá válnak. A nagypanelos építésnél ez jól látható.

Az USA-ban, Kaliforniában fejlesztették ki az iskolák legmagasabb színvonalon álló legnyíltabb megoldásait. Ezekben bizonyos alaprajzi egységek, a komplex álmennyezetes födémekben el vannak látva fűtéssel, szellőzéssel, világítással és így ezen alaprajzi egységek tetszőlegesen összekapcsolhatók és szétválaszthatók. E megoldás azonban — minden egyéb körülménytől eltekintve — csak akkor ésszerű, ha az oktatás rendszere igényli és hasznosítani tudja az ilyen változtatható méretű tereket. A mi jelenlegi oktatási rendszerünk ezt még nem igényli. Ez tehát azt mutatja, hogy a nyíltság fokát a funkció igényli és determinálja és nem indokolt nagyobb nyíltságra törekedni áldozatok árán, mint amit a funkció indokol. A lakásépítésben bizonyos fokú nyíltság hasznos lehet, azonban a teljes fokú átrendezhetőség követelménye nem látszik megalapozottnak.

A nagypanelos házgyári építés csomópontjainak, méreteinek, elemeinek az egységesítése területén a TTI, a BUVÁTI, a LAKÓTERV és a 43. sz. ÁÉV szakemberei nagy és elismerésre méltó munkát végeztek. E munka — ha talán nem is látványos gyorsasággal — hozzá fog segíteni ahhoz, hogy a gyártott termékből nagyobb változatossággal lehessen építeni. Már ennek a munkának a során is kitűnt azonban az, hogy a sokféle elem kezelésére, nyilvántartására,

belőlük a változatok előállítására az elektronikus számítógépek igénybevétele elengedhetetlenül szükséges. Magának a magasabb színvonalú városépítésnek a kedvéért is és természetesen önmagában véve a műszakilag fejlett gyártás és kivitelezés kedvéért a következő időszakban (mindenekelőtt a házigyári és könnyűszerkezetes építésben) az elektronikus számítógépek bevezetése szükséges.

Az *optimális elemméret* régi vitatéma, de néhány új szempont is megemlítendő. A vasbeton nagypanelekot öntéssel állítják elő. A technológia 5—10 méteres elemek előállítását lehetővé teszi. Az elemeknek nagy a súlya és ezért nagy teljesítőképességű emelőgépre mindenképpen szükség van. Minthogy pedig az elem méretének a növelése a munkaigényességet csökkenti, a nagypanelek mérete fokozatosan nőtt és jelenleg általában 5 tonnás. Sőt ennél nagyobb paneleket gyártunk és alkalmazunk.

Van azonban másik összefüggés is. A gazdaságosság a sorozatnagysággal nő. Ha viszont az elem méretét növeljük, úgy adott program céljára kevesebb elemet kell gyártani, tehát csökken a sorozatnagyság. Lakásépítési programunk növekedése nyomán lehetett csak a tégláépítésről áttérni a közép- és a nagyblokkos, majd pedig a nagypanelos építésre, mert ahogyan a programok nőttek, úgy sikerült elérni azt a sorozatnagyságot, ami a nagyobb méretű elemek gazdaságos gyártásához elengedhetetlenül szükséges minimum volt.

Az elemek méretének a növelési tendenciája a vasbeton anyagú elemek esetében általában érvényesülő tendencia. Új helyzet keletkezett a könnyűszerkezetes építéssel. A fém- (acél, alumínium) lemez burkolatú elemeket acéllemez-tekeresből vágjuk (daraboliuk) és ezt követően munkáliuk meg (sajtoljuk). A fémszalagok maximális gyártási szélessége korlátozó körülmény, ha csak nem akariuk hegesztéssel egyesíteni a táblákat. A sajtológépek is csak korlátozott méretekben teszik lehetővé lemezek megmunkálását. E mellett a fémlamezek könnyűek, kézi, vagy egyszerű gépi eszközökkel emelhetők, továbbíthatók és így nem túlságosan indokolt súlyukat növelni. A fémek elemek jól kapcsolhatók. Lényegében jobban, mint a vasbeton elemek. Mindezen körülmények eredményeként a könnyűszerkezetes építésnél újból visszatérünk a közép méretű nagyelemekre, vagyis a vasbeton nagypaneloknál kisebb méretű elemek látszanak optimálisnak.

Többszintes lakóházakból álló lakótelepen a városképi hatás szempontjából az épület az *esztétikai—kompozíciós egység*.

Vegyünk példaként háromféle épületet:

- a) 4-szintes, 2-lépcsőházas, 3-fogatú épület
- b) 10 „ 5 „ 3 „ „
- c) 16 „ 10 „ 3 „ „

E három modell-épületünkben a lakások száma a következő:

- a) 24 lakás,
- b) 150 lakás,
- c) 480 lakás.

Egy elméletben elképzelt 2 ezer lakást tartalmazó lakótelep megépítéséhez szükséges a különféle épületekből:

- a) 80 épület,
- b) 14 épület,
- c) 4 épület.

Magától értetődően egészen más feladat 90 kompozíciós egységből (épületből) álló lakótelepen a változatoságot elérni, mint egy 4 épületből álló lakótelepen.

Távol áll tőlem annak ajánlása, hogy óriásházakat építsünk, csupán azt kívántam kiemelni, hogy a formálási problémák igen eltérőek az egyik vagy a másik esetben. Közismert módon a magasházak ellen sok kifogás hangzik el. Ne feledjük, hogy a társadalom értékítélete idővel változik. A múlt században Pesten még tiltakoztak a 4-szintes épületek építése ellen, mint-hogy ezeket Pest kialakult városképi léptékével összhangban nem állónak, embertelennek érezték. A felfogás ezen változása nem azt jelenti, hogy ma építsünk olyan épületeket, amelyek esetleg 50 vagy 100 év múlva természetesnek fognak tűnni. Jelenleg olyan épületeket kell építenünk, amelyekben szívesen laknak, noha tudatában lehetünk annak, hogy az optimális szintszám tekintetében a mai felfogás az idő folyamán változhat.

Elfogadhatatlannak éreznénk ma már olyan földszintes családi házak tömeges építését, ahol ezek önálló épületekként sorakoznak az utcákban. Ilyenek esetén ugyanis az utcákban járók előtt nagy számban ismétlődő kompozíciós egységek bontakoznának ki és ez megengedhetetlen utcaképet eredményezne. Ugyanakkor korszerűnek és esztétikailag megfelelőnek tekinthetjük a szőnyegtelepüléseket, ahol szintén nagy számban földszintes lakóházak épülnek, mint-hogy itt a járókelő előtt csak néhány épület, vagyis csak néhány kompozíciós egység bontakozik ki. Az ismétlődés folytán a kép nem vesz a végtelenbe, hanem mindenkor hangulatos, zárt teret látunk.

A hagyományos egyféle építési technikával épült utcasorok lehetnek változatosak, de unalmasak is. Egyféle korszerű technológia (tehát például a házigyári nagypanelos) is lehet változatos, önmagában véve is esztétikailag megfelelő. A legutóbbi évek gyakorlata mind jobban igazolja, hogy a nagypanelos technikával nemcsak változatos alaprajzi körvonalú épületek építhetők, de a függőleges irányú körvonal is lehet eleven. Természetesen nem kifogásolható a különböző technológiák vegyes alkalmazása sem, ha ezek között az összhang megvan.

A *változatoság* azonban nem csupán a tech-

nikának, de közvetlenül a városépítési koncepciónak is függvénye. A főreferátum a lakótelepeken csak lakó- és kommunális épületeket tételez fel. Ma már elméletben elfogadott, de a gyakorlatban alig megvalósított szándék irodaépületeknek a lakótelepre helyezése. Az irodaépületeknek a városközpontba tömörítése és a lakóterületekről elszakítása sokféle, a külföldi gyakorlatban (London, New York stb.) jól ismert bajokra vezet. Feltétlenül fontos lenne a következő időszak irodaépületeinek egy részét az új lakótelepeken megépíteni, mert ezáltal a funkciók és az esztétikai megjelenés változatosabbá, az élet mozgalmasabbá tehető. Meg szeretném azonban kérdőjelezni azt az elterjedt nézetet is, hogy ipari épületek (a szolgáltatóiparoktól eltekintve) lakótelepekre nem valók. Természetesen csak olyan ipari üzemekre gondolhatunk, amelyek zaj-, füst- és szagártalmakat nem okoznak. Ilyenek azonban növekvő mennyiségben vannak, hiszen ilyenek a műszeripar, a híradástechnika, az elektrotechnikai stb. üzemek. A vá-

rosépítők körében jelenleg az engedmények szélső határát jelenti az, hogy a lakótelepekre olyan üzemek telepíthetők, amelyek a helybeli nölkötség foglalkoztatását lehetővé teszik. Természetesen helyes bizonyos fokú felesleges keresztközlekedés meggátlása, de a lakótelepek mozgalmasságához hozzátartoznék az, hogy napközben más helyről odaérkező forgalom is legyen, hogy ezáltal az egyirányú reggeli és esti vándorlás feloldódjék.

Jane Jacobsnak a többfunkcióságról írt gondolatai — természetesen a szocialista államok viszonyaira átértékelve — megfontolandók. A lakótelepek városias életére bizonyos korszerű választ legújabb lakótelepeink adnak. Az a megoldási forma, amelyet ezek a példák mutatnak, korszerű, de még bizonyára kipróbálhatók más e célra használt és a jelenlegi magyar tervekől eltérő megoldások. A korszerű technika lehetőségeit igen nagyoknak ítéelhetjük meg a legmagasabb fokú építészeti és városépítési igények kielégítésére.

DR. KOVÁCSHÁZY FRIGYES

a műszaki tudományok doktora

A konferencia — a célkitűzéseknek megfelelően — a városépítés és az építési technika kölcsönhatásainak elemzésével foglalkozik. E szer-teagázó és nagy témakörön belül a közmű- és mélyépítés kérdéseit tárgyalom.

A közművesítés és a helyi közlekedés (tömeg- és közúti közlekedés) helyzete és fejlesztésének üteme mindig egyik fontos jellemzője a lakosság ellátottságának, egészségügyi helyzetének és életszínvonala alakulásának.

A települések közművesítésének, valamint helyi úthálózatának állagát vizsgálva és az igényeket mérlegelve, általában lemaradást állapíthatunk meg. Ez a lemaradás nemcsak az iparilag fejlettebb országokhoz viszonyítva, hanem az országon belül a fejlesztés általános üteméhez képest is jelentkezik.

Az elmúlt két évtized alatt elért jelentős eredmények ellenére a közművesítés ellátottsági arányai korántsem kielégítőek.

Jelenleg a lakosság ellátottsága:

33% a lakásba bevezetett ivóvízzel,

28% csatornával,

16% vezetékessé gázzal,

3% távfűtéssel,

88% villannyal.

A városok útburkolatának kevesebb mint 40%-a a pormentes, szilárd burkolatú, s a jelentős korszerűsítések ellenére a burkolatok nagy része elöregedett. A forgalmi úthálózat egy részén a kapacitás kimerülésének jelei mutatkoznak, különösen a városok központjaiban levő

utak és az országos főútvonalak átkelési, ill. bevezető szakaszai jelentenek gondot, mert ezeket a növekvő távolsági forgalom mellett — annak többszörösét kitevő — városi forgalom is terheli. A nagy forgalmú utakat szintben keresztező vasútvonalak, a forgalmas csomópontokon a jelző- és forgalomirányító berendezések kis száma a közúti közlekedés baleseti veszélyeit fokozzák. A gépkocsik parkolása különösen a városközpontokban és a nagy tömegeket vonzó létesítmények környezetében okoz problémát. E helyen említendő a közterületek tisztántartása, a hóeltakarítás és a háztartási, valamint ipari szemétkézeltés terén még fennálló hiányosságok.

A lakásépítés egyre gyorsuló üteme miatt — miként a konferencia főelőadója is említette — a közművesítés feladatait oly módon kell teljesíteni, hogy üteme lépést tudjon tartani a korszerű magasépítési technológiák által előírt építés ütemezéssel.

A kívánt cél elérése azonban a közmű- és mélyépítés terén méginkább fokozott ütemet kíván, mint a lakásépítés. Ugyanis a közművesítéssel és a városi utakkal nemcsak az új lakótelepeket kell ellátni, hanem pótolni kell az előbb vázolt ellátottsági hiányokat és a következő 15 év alatt fel kell újítani a meglevő berendezések mintegy 30—40%-át.

A közművesítés helyzetének általános elemzése mellett külön kell szólni arról, hogy a házigyarak létesítése következtében egyre nagyobb

ütemben növekvő lakásépítést az alapozási és közművesítési feladatok elhúzódása hátráltatja. Ennek nemcsak az az oka, hogy a talaj- és talajvíz-adottságok miatt gyakran egyedi tervezést és nagyon sok helyi munkát kíván az alapozás, továbbá a közművesítés is lakótelepenként egyedi megoldásokat igényelve lassúbb ütemben halad, mint a házszerelési munkák kívánják, hanem még nem alakultak ki azok a közművesítési technológiák, melyek mellett az alapozási és közművesítési munkáknál a korszerű építésszervezési módszereket lehetne alkalmazni.

Emellett arra is rá kell mutatni, hogy a házigyári épületek a közművesítés legmagasabb fokú ellátottságát kívánják, mert a paneles épületek távfűtéssel épülnek és a hőenergia-ellátás központi megoldása sem kellő ütemű.

A közműellátottság arányainak javítására 15 éves távlatban a következő célok tűzhetők ki:

vezetékes ivóvíz és csatorna	65 ⁰ / ₀ ,
vezetékes gáz	21 ⁰ / ₀ ,
távfűtés	18 ⁰ / ₀ ,
villany	97 ⁰ / ₀ .

Ezen realitásnak tekinthető arányok eléréséhez is rendkívüli erőfeszítések szükségesek. 15 év alatt a vízvezeték-hálózatokat a jelenlegi kétszeresére, a csatornahálózatokat közel négyeszeresére, a szennyvíztisztító telepek számát tizenhatszorosára, a távhőellátási hálózatok hosszát két és félszeresére kell növelni. A víztermelést, a gáztermelést, és a villamosenergia-termelést a jelenlegi két-, ill. háromszorosára kell emelni. A közölt adatok csak a lakosság közvetlen igényeinek kielégítésére szolgáló feladatokat jellemzik és nem tartalmazzák más népgazdasági ágazatok (ipar, mezőgazdaság stb.) igényeit.

Hasonló 2—3-szoros arányokkal fejezhető ki a városi utak építése iránt támasztott igények. A következő 15 év alatt az ezer lakosra eső gépkocsi-ellátottság értéke országosan 110—150 közötti érték lesz, ami a forgalmi igények mellett a parkolási lehetőség jelentős szaporítását is kívánja.

A feladatok mennyiségi körvonalazása után a minőségi kérdéseket is érintem. A közművesítésben és az útépítésben mutatkozó lemaradások okait elemezve meg kell említeni az építőipar és építőanyag-ipar helyzetét. Az időszakos anyagihiány, egyes korszerűtlen, igen sokszor nem megfelelő minőségű építőanyagok és építési technológiák különösen a feladatok zömét jelentő hálózatfejlesztési munkák kivitelezését gátolták és azt eredményezték, hogy gyakran a minőségi követelményeket csak részben kielégítő vezetékek, utak és műtárgyak épültek, ami a jövőben jelentős fenntartási, javítási többletkapacitást fog lekötöni.

Nem kielégítő a beruházások összpontosítása. Sok a munkába vett építmény a rendelkezésre

álló tényleges kiviteli kapacitáshoz képest. Emiatt jelentős közterületeket zárnak el a forgalom elől és a munkák meg nem engedhető elhúzódása a lakosság jogos ellenzését váltja ki az építés okozta zavaró hatások miatt (forgalmi nehézségek, zaj, piszok, sár, por, levegőszennyezés stb.).

Az említett hiányosságok elemzése és a körvonalazott feladatok nagyságrendje szinte egyértelműen megszabják a városépítés és az építési kölcsönhatásaiból adódó feladatokat, különösen ha azt vizsgáljuk, hogy milyen hatása lehet az építőipar műszaki fejlesztésének a városépítésre és milyen igények támaszthatók városépítési szempontból az építés iparosítása, különösen a lakásépítés fejlesztési tendenciái iránt.

E feladatok a tervezés, a műszaki fejlesztés és a kivitelezés terén a következőkben körvonalazhatók:

a) Az ellátottsági célkitűzések és a felújítások megvalósításához szükséges feladatokat a felsőfokú központok és megyék, ill. régiók vonatkozásában 15 éves *közmű és mélyépítési távlati tervekben* kell meghatározni — miként ez a fővárosnál már megtörtént.

b) Meg kell teremteni az *előközművesítés* feltételeit a tömeges lakásépítésre kijelölt területeken — beleértve a városrekonstrukció területeit. Az előközművesítés kedvezőbb építési feltételeket biztosít a magasépítési munkák számára. Ezenkívül olyan városszervező erőt jelent, amellyel a települések vagy a település egyes részeinek fejlesztési irányát és jellegét célszerűen lehet befolyásolni.

Az előközművesítéssel kapcsolatos kérdésekkel kissé részletesebben foglalkozva meg kell említeni, hogy a szakemberek már évtizedek óta hangoztatják az előközművesítés szükségességét, azaz azt az igényt, hogy az új lakótelepek magasépítményei már utakkal és közművekkel ellátott területre kerüljenek. Így az utak és közművek építése legalább egy építési ütemmel megelőzi az egyéb építmények építését.

Az előközművesítés révén várható gazdasági előnyök:

- az utak és közművezetékek az egyéb építmények felvonulási igényeit már kielégítik;
- a magas- és mélyépítési munkák egymást nem zavarhatják;
- az összes építési idő az építési sebesség növekedése folytán csökkenhet;
- a magasépítmények elkészültük után azonnal átadhatók rendeltetésüknek.

Az előközművesítési igényt nemcsak közvetlenül a lakótelepekre kell érteni, hanem az ún. alapközművekre és az alaputakra is, beleértve a központi berendezések bővítését is.

c) Meg kell vizsgálni a *beépítés és közművesítés műszaki-gazdasági kölcsönhatását*. Különösen vonatkozik ez a főelőadó által elemzett

problémára, a beépítés módjára és rendszerének változtatás kialakítására (pl. helyi topográfiai viszonyok hatása a csatornázásra és vízellátásra, a közép- és magas beépítés igényei a víz-hálózat nyomásviszonyai tekintetében stb.). Ezzel függ össze a közművesítés és mélyépítés gazdaságossága, amely a hálózatok kialakítása szempontjából kedvezőbb a sűrűbb, mint a laza beépítési módnál.

A városrekonstrukciók folyamán fokozottabban figyelembe kell venni a közművesítés és útépités igényeit, mert itt a kötöttségek nagyobb mértékben érvényesülnek.

Összhangot kell biztosítani a szanálás és elő-közművesítés között — nemcsak időben, hanem helyileg is. Figyelembe kell venni az alapvezetékek és alaputak megközelítési irányait úgy, hogy ezek kiépítése előtt a szanálás az érintett sávokban már szabad munkateret biztosítson.

Itt említhető, hogy országosan megvizsgálándó a lakótelepek háztartási energiaellátásának racionalizálása. Különösen a távfűtéssel és melegvíz-szolgáltatással ellátott lakásokban merül fel az egyfajta háztartási energiaellátás iránti igény. Ezen lakásokban ugyanis a főzésre is vilamos energia használható — a gáz épületekbe való bevezetésének mellőzésével. Ez nem ellentétes a szénhidrogének nagyobb arányú felhasználására való törekvéssel, mert az erőművek és fűtőművek, valamint a tömb- és központi fűtések kazánjai nagy részben gázzal, ill. fűtőolajjal üzemeltethetők.

d) A közmű- és mélyépítés területén a tipizálás fokozása elsőrendű feladat. Nemcsak a szerkezeti elemek, szerkezetek, műtárgyak, telepeltetések, építési gépláncok és technológiák tipizálása szükséges, hanem az építésszervezési megoldások típusterveit is ki kell dolgozni. A típustervezés fejlesztése mellett, korszerű megvalósítási időnormákat kell kidolgozni az építési idő csökkentése céljából. Az építési engedélyeket ezek ismeretében kellene kiadni. Így megakadályozható a közterületen folyó munkálatok felesleges elhúzódása.

e) Elő kellene segíteni azokat a közművesítési módokat, amelyek lehetővé teszik a közművezetékeknek az útpályától bizonyos mértékig független elhelyezését (közműsáv, közműalagút, kitarakás nélküli közművezeték-építési módok). E módszerekkel az építés üteme gyorsítható, a közművezetékek építése nagyobb mértékben gépesíthető, mint a hagyományos építési módoknál. E vezeték cseréje, fenntartása az útburkolatok állagának romlása és a közúti forgalom zavarása nélkül végezhető.

A közműsávok alkalmazása hazánkban jelenleg kezd elterjedni, bár számos műszaki fejlesztési, szabályozási és építéstechnológiai kérdés még nem tekinthető megoldottnak.

A közműalagutak költségesek voltak és egyes technológiai kérdések megoldatlansága miatt még nem terjedhettek el. Mégis, a kedvező kül-

földi (szovjet, NDK) tapasztalatok alapján nálunk is meg kell kezdeni a közműalagutak építését számos előnyük miatt. Építéstechnikai vonatkozásban kiemelhető a közműalagutak szerkezeteinek előregyártási lehetősége, az építési munkaerő-szükséglet alacsony volta és a viszonylagosan kis helyigény. A lakótelepi közműalagutak költségigénye nagymértékben csökkenthető, ha olyan épülettípusokat választunk ki, amelyeknél a közművezetékek az épületek pincéjében vagy alagsorában vezethetők.

f) Az építőipari termelékenység növelése és kapacitásának bővítése érdekében fokozni kell a közmű- és mélyépítés gépesítését, valamint az előregyártás arányát (nagy átmérőjű, nagy hosszúságú beton- és vasbetoncsövek alkalmazása, szigetelt vezetékek minél nagyobb hosszúságú szálakban való készítése, aknák és berendezések megfelelő arányú előállítás stb.).

g) Az útépitésben mutatkozó lemaradás felszámolására nagyobb mértékben kell alkalmazni a helyi építési anyagok felhasználását. Különösen a korszerű építési gépláncokkal kivitelezhető talajstabilizációs eljárások elterjesztése lesz alkalmas a lakóutcák és parkolóhelyek gazdaságos építésére.

h) A köztisztasági szolgáltatások keretében tovább kell fokozni az úttisztítás és hőeltakarítás gépesítését. A házi és ipari szemétkézelésben a pormentes szemétygyűjtési módot általánosabbá kell tenni, összhangban az épületeken belüli szemétygyűjtés korszerűsítésével. A szemétkézelésnél be kell vezetni a korszerű égetőkomposztáló eljárásokat.

i) A megnövekedett feladatok ellátására a technikai, technológiai változásokon felül a mélyépítőipar kapacitását is növelni kell. Az újonnan létesülő hat közműépítő vállalat nemcsak létszámával, hanem legkorszerűbb technikával való ellátásával fogja biztosítani a nagyobb kapacitást. Emellett a kivitelezés komplex építésszervezésére kell törekedni. Olyan szervezési módszereket kell kialakítani, amelyek lehetővé teszik a lakótelepi magas- és mélyépítési munkák együttes és nagyhatékonyságú szervezését.

j) A közmű- és mélyépítés ágazati megosztottsága miatt a tárcák, ill. főhatóságok között fokozott együttműködés és koordináció szükséges a tervezés, műszaki fejlesztés, beruházás és kivitelezés terén, mert bármely közműfajta tervezésében, ill. építésében mutatkozó lemaradás a többi közművezeték és az útépités ütemét lényegesen hátráltathatja.

Az előadottakat összefoglalva a városépítés és az építési technika kölcsönhatása a közmű- és mélyépítés vonatkozásában is jelentős. A feladatokat nagyságrendileg ismerjük, azonban még nagyon sokirányú tevékenység összehangolása szükséges a volumenében megsokszorozódó építési kívánalmak magasabb minőségi követelmények szerinti kielégítésére.

ÖSSZEFOGLALÓ

DR. FARAGÓ KÁLMÁN
a műszaki tudományok doktora

Amikor a Településtudományi Bizottság és a Magyar Urbanisztikai Társaság elnöksége úgy döntött, hogy konferenciát rendez a városépítés és az építési technika kölcsönhatásainak témájában, tisztában volt vele, hogy ennek az időszzerű és igen bonyolult problémának a megvitatása az adott körülmények és lehetőségek közepe között kevésbé hozhat a gyakorlatban közvetlenül és azonnal realizálódó eredményeket, hanem inkább egy tisztázódási folyamatot indíthat meg. Az volt a véleménye a rendező szerveknek, hogy hasonló tanácskozásokat nemcsak olyan témáról helyes tartani, amelyek kutatásának egy jelentős stádiuma lezárult, emiatt célszerű, ha a tudományosan igazolt ismereteket megvitatják és az érdekeltek tudomására hozzák, hanem olyan témákban is kívánatos szakmai vitát kezdeményezni, amelyek kutatása még a kezdetnél tart, és így várható, hogy közös munkával elő lehet segíteni a szemlélet egységesítését és a legsürgősebb kutatási feladatok kijelölését.

A konferencia elérte kitűzött célját, és ehhez elsősorban az segített hozzá, hogy a tárgyalás keretei igen szerencsésen alakultak ki. A meghívóban szerepelt cím — a városépítés és az építési technika kölcsönhatásai — szinte korlátlan kiterjedésű problémakört ölel fel; a referátum közreadott tézisei, maga a referátum és a korreferátumok azonban helyesen lehatárolták a témát: a hazai viszonylatok alapján, elsősorban a lakásépítéssel kapcsolatos és napjainkban aktuális problémákat tárgyaltak.

A kialakult vitát értékelve megállapítható, hogy a napirenden szerepelt és a városépítés, az építés-építészet sokféle ágazatát közelről érintő problémakör elvi felfogását illetően nincsenek lényeges véleménykülönbségek. Ha ennek ellenére az érintett szakágazatok együttműködése eddig mégsem volt kielégítő, sőt még a közös munka keretei sem nagyon alakultak ki, akkor ennek okait a tudományos tisztázatlanságok mellett másféle összetevőkre is vissza lehet vezetni. A szükséges körülhatárolások miatt kevésbé kaptak hangot a hatékonyságot csökkentő, elsődlegesen szervezeti—szemléleti kérdések. Ezek kiemelése nem is feladata egy

tudományos tanácskozásnak, de figyelmen kívül hagyásukkal aligha lehet a gyakorlatban hasznosítható kutatási eredményeket elérni.

A városépítés és az építési technika kölcsönhatásainak problémája — bár napjainkban kapott sajátos tartalmat és kiemelkedő jelentőséget — nem teljesen újkeletű. Nem nehéz rá visszaemlékezni, hiszen alig húsz év telt el azóta, hogy a lakóház-típustervezés kezdetén milyen idegenkedés fogadta a településtervezés oldaláról azokat a feltételeket és kötöttségeket, amelyek a típustervek alkalmazásából hárultak a beépítés kialakítására. Ez az idegenkedés nyilván két okra volt visszavezethető: egyrészt a beépítés formálási szabadságának korlátozására, másrészt az épülettípusok kezdetben igen csekély választékára. Nem általában a típusstervezés városrendezési következményeinek a visszautasításáról volt szó, hiszen könnyű volt felismerni, hogy az ismétlődő tervek — építési, gazdasági és egyéb előnyeik mellett — megkönnyítik a beépítés tervezésének munkáját is, mert fix méretű és kialakítású alkotóelemek kapcsolásával, egymás mellé sorolásával ki lehet küszöbölni a városrendezési tervek számos bizonytalanságát mind a formálásban, mind a méretezésben.

Az elmúlt két évtizedet úgy lehet jellemezni, mint amely alatt a településtervezés igyekezett a lakóépület-tipizálás kedvező vonásait hasznosítani, ugyanakkor nem szűnt meg a típusterv-választék bővítését követelni. Azok a bírálatok, amelyek jogosan érnek egyes lakótelepeket funkcionális, gazdasági és kialakításbeli hiányosságok miatt, és az a közismert tény, hogy városaink újonnan beépített részei — a környezetre, természeti adottságokra, városszerkezeti jelentőségükre tekintet nélkül — nagymértékben hasonlítanak egymásra, mindezek együttesen azt mutatják, hogy nem sikerült teljes mértékben kiaknázni a lakóépület-tipizálásban rejlő városépítési lehetőségeket és még kevésbé lehetett elérni, hogy a lakóépületterv-változatok az illető város sajátosságainak, a tervezett új városrész jellegének, a lakosság összetételének és a legtöbbször fellépő speciális követelményeknek

megfelelően kellő számban álljanak rendelkezésre.

Az elmúlt évtizedben épült új lakóterületrészek tervezése és építése körül szerzett tapasztalatok szisztematikus elemzése tulajdonképpen máig sem történt meg. Ez nyilván nagyon tanulságos lenne, de nem vagyunk abban az előnyös helyzetben, hogy erre támaszkodva állítsuk fel az aktuális feladataink megoldásának kereteit meghatározó elvi követelményrendszert. Azáltal, hogy ezekben az években alapvetően megváltoztak az építési technika által nyújtott városépítési feltételek, a téma jellege és ezzel megközelítési lehetősége is nagymértékben megváltozott; a mögöttük álló időszak legfeljebb analógiák felállítására nyújthat lehetőséget.

Mint analógia kínálkozik, hogy a típustervezés kezdeteihez hasonlóan, az új építési technika, a nagyüzemi előregyártás egyelőre nem a településtervezési munkát előnyösen befolyásoló oldalait mutatja, hanem inkább korlátozó hatásait érezteti. A városépítési oldal is — a helyzetből eredően — több energiát fordít a kompromisszumos megoldások elfogadható mértékének megtalálására és ezzel egyidejűleg a tervválaszték bővítésének követelésére, mint sajátos tervezési módszereinek kutatására. Hasonló a helyzet a húsz évvel ezelőttihez a pillanatnyi lehetőségeket illetően is: a lakásépítési szükséglet lényegesen meghaladja a rendelkezésre álló anyagi és építőipari kapacitást, ennek folytán a tervezési elgondolások megvalósulásának sorsában döntő szava van a kivitelezés sajátos érdekeinek, és ezek gyakran ellentétesek a tervezés — ezen egyaránt értve a várostervezést és a lakóháztervezést — szempontjaival.

Túl az analógiákon, a pillanatnyi helyzetnek megvannak a maga sajátos ellentmondásai. Egyik oldalról az építésiparosodás kezdeteinél tartunk, és mint ilyen stádiumban mindig és mindenütt szokásos, az álláspontok és a módszerek lényegesen merevebbek, mint a fejlődés egy későbbi szakaszában, de még annál is, mint amennyire ez a jelenlegi körülmények között feltétlenül szükséges lenne. Másik oldalról a városépítés szemléletében igen lényeges átalakulás megy éppen most végbe. Megfogalmazódott az az igény, hogy szakítani kell a statikus jellegű tervezési módszerekkel, olyan együttesek létrehozására kell törekedni, amelyek megfelelnek az építés időszakában a társadalmi—gazdasági és műszaki fejlődés által kínált feltételeknek, és ezen túlmenően képesek nagyobb áldozatok nélkül rugalmasan alkalmazkodni azokhoz a követelményváltozásokhoz is, amelyek ma nem láthatók előre és a megvalósítás után fognak bekövetkezni. Így vetődött fel — ahogyan mondani szokták — a dinamikus tervezés vagy a nyílt városszerkezet követelménye. A konfliktus csíráját hordozza magában, hogy ez a követelmény nagyjából akkor jelentkezett, ami-

kor a településtervezési feladatok megoldásában az építés iparosításából származó kötöttségek elkezdtek hatásukat éreztetni.

Ez a helyzet fennáll ugyan, de ebből még nem származnak a településtervezés oldaláról különleges követelések az építési technika irányában. Egyrészt azért nem, mert a szemléleti fejlődés még kevésbé konkretizálódott egyes feladatokra és a gyakorlati következtetések levonása sem tekinthető teljes körűnek. Másrészt azért sem mélyülhet el a konfliktus, mert ha a korszerű településtervezés egyik lényeges ismérve, hogy alkalmazkodjék rugalmasan azokhoz a feltételekhez, amelyeket a társadalmi—gazdasági és műszaki fejlődés kínál számára az adott időszakban, akkor ezek között a feltételek között el nem hanyagolható jelentőségűnek kell tekintenünk a lakásépítés nagyüzemi módszereit ezek összes következményeivel és további fejlődési lehetőségeivel együtt.

Nem kétséges, hogy konfliktusok a jövőben sem kívánatosak. Elkerülésük érdekében a településtudomány művelői két irányban működhetnek közre: egyfelől meg kell ismerkedni a nagyüzemi előregyártás hazánkban alkalmazott módozatainak minden olyan vonatkozásával, amelynek települési következménye lehet, másfelől szisztematikusán át kell gondolni, milyen kutatási feladatok megoldására kell koncentrálni a helyes szemlélet kialakítása és a várostervezési, —építési módszerek megtalálása érdekében. Bizonyosak lehetünk benne, hogy a probléma következetes végiggondolása bonyolult kutatási folyamatot indíthat el. Olyan átfogó jellegű témák tisztázására van szükség, mint például: az építőipari bázisok telepítésének szempontjai, a lakásépítés módjának hatása a városfejlesztés általános előirányzataira, az építési technika befolyása a lakóterületi egységek (lakókörzetek, lakónegyedek) kialakítására, az előregyártás következményei a beépítés formálására, gazdaságosságára és szervezésére stb. Az átfogó jellegű témák kutatásán belül feltétlenül sorra kerül számos olyan probléma felülvizsgálása, esetleg ártértékelése, amelyek revíziója amúgyis elkerülhetetlen. Ilyenek például: a korszerű lakókörülmények ismérvei, az új lakóterületek beépítésének és az elavult városrészek rekonstrukciójának egyező és sajátos szervezési feladatai, a lakóépületcsoportok kialakításával szemben támasztható városképi követelmények stb.

Tulajdonképpen mindezeknek a témáknak és még jó néhány nem említettnek a kutatásában legalább egy bizonyos szintet el kellene érni ahhoz, hogy szabatosan megfogalmazhassuk és megindokolhassuk a városépítési oldal követeléseit az alkalmazásra kerülő építési módokkal szemben. Jelenleg csupán a kezdeti kutatási tevékenység eredményei és a nem túlságosan kiterjedt hazai tervezési—építési tapasztalatok,

némiképp ezeknek a külföldi helyzettel való összevetése alapján állíthatunk fel követeléseket. Ezek közül jó néhány elhangzott a konferencián; legerőteljesebben vetődött fel az épületterv-változatok növelésének igénye.

Mint már említettem, ez a követelés az építési technika minden újabb fejlődési szakaszának kezdetén természetszerűen előtérbe kerül. A referátum, majd pedig szinte minden felszólalás meggyőzően bizonyította, hogy a változatoság és változtathatóság nem kizárólagosan és nem is elsősorban városképi okokból szükséges, ahogyan meg nem engedhető egyszerűsítésekkel el szokott hangzani, hanem megkívánja ezt a lakosság demográfiai összetételének sokféle lehetősége, a különböző nagyságú és státuszú családok által igényelt lakókörülmények variációi, az illető város és az építési hely táji fekvése, jelentősége és természeti—földrajzi adottságai stb. A változatoságnak — ez már nem kétséges — ugyanazon a technológián belül is fenn kell állnia és egy adott lakóterületrészen belül különböző technológiák keveredésében is meg kell nyilvánulnia. A konferencián szintén többször említett flexibilitás — az épületeken, ill. lakásokon belüli átalakítás lehetősége — már egy további lépés és csak akkor hatásos, ha a lakóépület-fajták minden időpontban fennálló változatoságával párosul. A jövőbeli fejlesztés lehetősége kevésbé értékes az aktuális igények elfogadható szinten való kielégítése nélkül.

A változatoság és változtathatóság követelményét felállítani bármilyen sokoldalú indoklás alapján is, csak egyik összetevő kiemelését jelenti. Ezzel legalább egyenlő súllyal kell megvizsgálni, vajon a jelenlegi helyzetben rendelkezik-e a városépítési tervezés olyan fegyvertárral, amellyel ki tudná aknázni egy a mainál sokkal variábilisabb építési technika által nyújtott lehetőségeket? Eddigi ismereteink alapján úgy látszik, hogy formailag képes erre, legalábbis erre következtethetünk az eddigi tervezési munkák minősége alapján. Tartalmilag kevésbé lehetünk ebben bizonyosak, de ez nem elsősorban az építési technikával függ össze, hanem azokkal az általánosabb jellegű elméleti tisztázatlanságokkal, amelyekről az előbb említés történt.

A téma másik olyan lényeges összetevője, amelyről ugyancsak kevés szó esett a konferencián, az előirányzat és a megvalósítás viszonylatainak elemzése volt. Talán azért, mert elsődlegesen tervezési szemlélet jellemezte mind a referátumot, mind a korreferátumokat, vagy talán azért, mert nem lehetett beilleszteni a konferencia keretei közé olyan bonyolult gyakorlati kérdések mélyebb taglalását, mint az építési szükséglet és a rendelkezésre álló kapacitások viszonya, a tervezés és kivitelezés egyenjogúságának problémája, a városépítés, az építészeti tervezés, valamint az építőipar érdekeinek konf-

liktusai stb. Annyit azonban mégsem árt leszögezni, hogy ebben a témában — csakúgy, mint a városépítés más szektoraiban is — időnként lényegesen eltér egymástól az előirányzott és a megvalósított állapot; ez még egy olyan tényező, amelynek hatásával feltétlenül számolnunk kell, ha reális következtetésekre akarunk jutni. Ezzel kapcsolatban kell megjegyezni, hogy a tervezés, a megvalósítás és a megvalósítási folyamat kölcsönhatásainak felderítése a településtudományi kutatásban még mindig eléggé háttérbe szorul.

A konferencia legfontosabb tanulsága, hogy a városépítés és a lakásépítés mindig is szoros kapcsolata az építési technika fejlődésének jelenlegi fázisában még szorosabbá vált. Mivel az együttműködés közös nyelvet és egymáshoz közel álló szemléletet kíván meg, fokozott erőfeszítéseket kell tenni a városépítés, a lakóépület-tervezés és az építési technika követelményrendszerének kölcsönös megértésére. Ehhez az elméleti tisztázás mellett a konkrét gyakorlati feladatokon belül összehangolt közös munka szükséges. Nem kevésbé fontos, hogy a témában érdekelt tudományágak saját fejlődése is szolgálja ezt az együttes tevékenységet. Célszerűnek látszik ebből a célból részint a kutatási tervek egyeztetése, részint egyes kutatási témák team-rendszerben való feldolgozása. Ez lehetne az első olyan együttes kutatás, amely az építési tevékenység lényeges mozzanataival komplexen foglalkozna, és az egyes résztémák nem egy-egy ágazat sajátos szempontjainak megfelelő tartalommal és szemlélettel lennének kidolgozva, hanem összehangolt, egyeztetett álláspontokat tükröznének.

A konferenciát szakmai—tudományos megbeszülésnek szántuk, amely nem zárul határozatokkal. Mégis előnyös lenne az ügy érdekében, ha a rendező szervek tájékoztatnák az érdekelt főhatóságokat és intézményeket a konferencia leglényegesebb megállapításairól. Javasolom ezért az MTA Műszaki Tudományok Osztályának, amelynek keretében működik a Településtudományi Bizottság, valamint a másik rendező szervnek, a Magyar Urbanisztikai Társaságnak, hogy foglalják össze a konferencia tanulságait, és ahol lehetséges, intézkedési javaslatokkal kiegészítve adják át az anyagot az elsősorban illetékes Építésügyi és Városfejlesztési Minisztériumnak, az Országos Tervhivatalnak, az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottságnak és a témában érdekelt többi országos főhatóságnak.

A hivatali szervek tájékoztatásán túlmenően előnyös lenne, ha a széles szakmai közvélemény is tudomást szerezne az itt elhangzottakról. Ezért javasolom, hogy a referátum, a korreferátumok és a hozzászólások anyagát hozzuk mielőbb nyilvánosságra.

A konferencia közvetett haszna volt, hogy az építés különböző szakágaiban működők eszme-

cseréjét lehetővé tette. Ennek hasznosságát felismerve, többször és több vonatkozásban említették a résztvevők, hogy ezen az úton elindulva, hasonló lehetőségeket sűrűbben kellene teremteni. El is hangzottak javaslatok egyes megvitandó résztémákra vonatkozólag, felvetődött konkrét tervek és felépült együttesek komplex értékelését célzó megbeszélések lehetősége stb. Ilyen rendezvényeket inkább a Magyar Urbanisztikai Társaság kezdeményezhet; a Településtudományi Bizottság szervezete ezt kevésbé teszi lehetővé. Erről a helyről kérjük fel a MUT elnökségét, vizsgálja meg, milyen működési formákban és esetleg milyen más szervezetekkel

együttműködve lehetne hasznosítani a szakmai társadalom részéről megnyilvánuló érdeklődést és munkakészséget.

Tisztelt Konferencia! Azzal a reménnyel zárom a konferenciát, hogy az elindított egy, az elméleti tisztázás felé vezető folyamatot, és ennek hatása fokozatosan érződni fog a gyakorlati tevékenység különböző megnyilvánulásai-ban is. Erre a reményre az a készség jogosít fel, amelyet a konferencia szervezői és előadói tanúsítottak az előkészítésben és az itteni munkában. Legyen szabad befejezésül nekik és a konferencia valamennyi résztvevőjének a két rendező szerv köszönetét tolmácsolni.

РЕЗЮМЕ

СТРУКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ВЕНГЕРСКИХ ГОРОДОВ И СЛОЖЕНИЕ ИХ

Д-Р КАЛЬМАН ФАРАГО—Д-Р ЕНЁ МАЙОР

Исследование с целью выяснения указанной в заглавии проблемы охватывало венгерские исторические города — кроме Будапешта. Их структурные особенности раскрываются анализом терри-торий различного назначения и взаимосвязи. Помимо раскрытия нынешнего положения, в интересах подходящего толкования желательным являлось изучение вызывающих причин и процесса сложения.

С точки зрения сложения городской структуры самым важным является селитебная функция, поэтому из различных по назначению частей города селитебная территория выделяется вследствие своего исторического первенства и из-за ее тесной связи с величиной, характером и развитием города, а также и потому, что она занимает большую долю городской территории.

В большинстве венгерских городов примерно 200 лет тому назад форма маленькой селитебной территории являлась компактной, а с тех пор она существенно увеличилась и ее форму формировали различные факторы.

Так например, некоторые города срослись с маленькими поселениями окрестности или же возможности их роста в некоторых направлениях ограничили условия рельефа и водоемов, интенсивно использованные сельскохозяйственные, садоводческие территории, сооружения горнодобывающей отрасли и промышленности, или же железнодорожные линии в некоторых направлениях ограждали возможности роста. В большинстве случаев наблюдается появление новых селитебных отростков по обоим сторонам шоссе-ных дорог при въезде в город.

За прошедшие 200 лет расширение селитебной территории сопровождало увеличение населения и поэтому средняя плотность населения не выросла во всех городах. Но различные части селитебной территории дифференцировались, что выражается тем, что в центральной части большинства городов плотность застройки значительно выше, чем на остальных частях селитебной территории. Преобразовались также виды застройки: старинный гребневидный способ застройки, когда жилой дор галерейного типа расположен вдоль

одной из боковых границ, стал интенсивным, таким образом, что застроилась дальнейшая вторая или также и третья граница участка, а в конце прошлого столетия появился способ свободностоящей застройки одно- или двухэтажными домами; наиболее интенсивные застройки, состоящие из многоэтажных доходных домов, расположенных вокруг замкнутых дворов распространились только в самых центральных частях городов.

За последние два десятилетия появилась свободностоящая многоэтажная застройка без участков, и в тех 19 городах, в которых в периоде 1949—1970 гг. жилой фонд вырос больше чем на 4000 квартир, в такой форме было построено один или несколько жилых районов. Таким образом выросло доля многоэтажных жилых домов, которое самым высоким является в задунайских и северных городах имеющие большое историческое прошлое, а самым низким является в городах, находящихся на Альфельде, и такие же характеристики наблюдаются в отношении средней населенности жилых домов.

Большинство селитебной территории делится на участки, и эти условия характеризуют градостроительные особенности той эпохи, в которой сложились или преобразовались отдельные части селитебной территории.

Встречается три случая: хаотические участки в ядре города и правильные на окраинах (в большинстве городов Альфельда); лентовидные участки в центре города а в других частях города селитебные зоны с правильной системой участков), в задунайском крае и на Севере); нерегулярные, лентовидные и регулярные участки наблюдаются в наиболее сложных городах с точки зрения исторического преобразования, такими являются большие задунайские и северные города, а также и два самых больших альфельдских города. За последние годы постепенно растет доля тех селитебных территорий, которые не разделяются на участки, а незастроенная территория между зданиями намечается на коллективное использование. Так как помимо этого постоянным процессом является регулирование районов с неправильными участ-

ками, и наблюдается уменьшение разнородности в отношении участков.

Городские центры в большинстве случаев совпадают со старейшим ядром поселения и органически связаны с системой укреплений, образованных в эпоху средневековья. Последствия этого можно и ныне заметить в отношении расположения культурных или духовных ансамблей или трассировки уличной сети центра. В неукрепленных городах центр сложился обычно в фокусе уличной сети. Определяющее значение имеет расположение старого рынка, которая в большинстве городов стала главной площадью или значительным звеном системы центральных площадей, на рыночной площади или поблизости к ней расположились главные общественные здания, ростом количества которых их разбросанность и изолированность друг от друга увеличивались. Сравнивая территориальное распространение нынешнего и исторического центра и нынешнее и прошлое значение города, венгерские города можно отнести к 5 группам, из которых в двух группах центр расширился по отношению к историческому ядру города.

На форму центра в первую очередь трассировка главных дорог оказывает воздействие: форма центров, расположенных при пересечении радиальных дорог напоминает круг; около транзитных дорог имеет форму полукруга или доли круга; центр имеет удлиненную форму, если шоссевые дороги объединяются на некотором отрезке около центра; а имеет короткую неправильную крестообразную форму, если построен при пересечении двух дорог. В отношении высоты при сравнении с окружением или весь ансамбль центра имеет большую высоту, чем окружающая селитебная территория (это является характерным для больших и исторически сложившихся городов), или выделяется только с помощью нескольких возвышающихся зданий и более плотной застройки (к этой группе относятся в основном альфельдские города и поселения достигнутые начальную стадию урбанизации). Характерные высотные акценты образуют церковные звонницы и купола, способ расположения которых относится к трем основным группам.

Территория, занятая промышленными предприятиями составляет 10—20% всей территории городов с развитой промышленностью, а в альфельдских сельскохозяйственных городах это величина составляет не более 1—2%.

В шести крупнейших городах имеется 100—250 промышленных баз. 10—15 имеется на маленьких промышленных и сельскохозяйственных городах. В развитых промышленных городах независимо от их величины — средняя величина промышленных баз является самой большой, а в аграрных городах самой маленькой. Большинство заводов по количеству расположено на селитебной территории, во многих

местах оказывая вредное воздействие на свое окружение. В первую очередь в крупнейших городах имеются такие, отдельные от своего окружения большие цельные территории; на которых расположено одно большое или несколько связанных друг с другом мелких предприятий. При расположении предприятий внутри городов, наблюдается стремление в первую очередь к плоским территориям около водоемов и главным образом поиск возможностей выгодного транспортирования. Общим явлением является примыкание промышленных предприятий железнодорожных станций, по одной или обоим ее сторонам, а также расположение вдоль железнодорожных линий, а в последнее время вдоль транзитных дорог. Имеется три случая расположения относительно селитебной территории: предприятия расположены внутри границ селитебной территории, (это встречается редко и из-за специальных причин); расположены существенно за пределами селитебной территории (в недавно индустриализированных городах); характерным является и внутреннее и внешнее расположение в случае постепенно индустриализированных и больших городов. Чрезвычайно интенсивная индустриализация последнего десятилетия в большинстве городов привело к нехватке соответственно подготовленных территорий, что вызывает серьезные проблемы по отношению городской структуры.

Особенности городской структуры в отношении общественных озелененных территорий являются наиболее выгодными в тех городах, которые расположены около озер или рек и в прошлом были укреплены. Такими являются большинство задунайских и северных исторических городов, а также и несколько альфельдских городов, имеющие подобные условия.

Система озелененных территорий в этих городах формировалась индивидуально под действием рельефа и остальных особенностей городской структуры; в данной статье это излагается анализом городов с этой точки зрения. В другой группе городов вопреки некоторым благоприятным условиям озеленные территории распределены случайно измелченно и изолировано. В большинстве альфельдских городов общественная озелененная территория образует только мелкие пятна внутри застроенной территории. Недостатки сглаживаются тем, что внутри селитебной территории на участках имеется ценная растительность и она разделяется часто только заборами.

Сравнивая различные группы городов, отличающиеся по различным аспектам городской структуры, некоторые совпадения наблюдаются при альфельдских, задунайских, больших, мелких городах, но вследствие исторического развития и ландшафтного расположения, помимо этих тождественных черт, наблюдаются также и важные различия. Поэтому нельзя провести

такую классификацию, по которой на основе подобных и различных черт наблюдаемые в существующей городской структуре, комплексно классифицируются города. А кроме этого, вследствие постоянных преобразований составляющих городской структуры, можно сделать попытку для составления классификации, действительной только для данного момента, которая из-за пренебрежения времени дала бы недействительную картину об особенностях структуры венгерских городов.

ОПЫТЫ ПРИМЕНЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКИХ СТИМУЛОВ ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО ХАРАКТЕРА И ВОЗМОЖНОСТИ ИХ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ

Д-Р ДЬЕРДЬ КЕСЕГФАЛВИ

Переход на новую систему управления хозяйством обеспечивает благоприятные условия осуществления задач планомерного развития районов и поселений. Причина системы управления хозяйством, действующая до 1968 г. могла опираться по существу на административные и юридические средства для осуществления целей, по развитию поселений. В новом положении играют роль также и средства экономического воздействия и стимулирования, которые имеют отчасти регулирующий отчасти стимулирующий характер. Введенными и ныне применяемыми регуляторами и стимулами являются следующие:

- плата за использование участков и за взятие в использование участков, регулирующая использование городских и сельских территорий,
- коммунальный налог,
- регулирование платы за использование воды,
- наложение затрат ежедневных трудовых поездок трудящихся на предприятиях.

Кроме этого правительство в интересах ускорения индустриализации провинциальных территорий, а также в целях разрешения общественных и экономических проблем, появляющихся в районах угледобывающей промышленности в связи с изменением системы источников энергии принимало несколько мер. Для финансового обоснования осуществления были созданы.

- фонд развития промышленности отсталых территорий,
- фонд индустриального развития угледобывающих районов, а также
- фонд выселения промышленности из столицы.

Приобретенные до сих пор опыты по применению экономических регуляторов и стимулов, способствующих осуществлению целей

развития районов и поселений в основном являются благоприятными. Но полное и эффективное развертывание их действия все же естественно занимает больше времени, чем три года прошедших с ведения реформы. В то же время необходимо отметить и то, что действие регуляторов распространяется на относительно маленькую территорию.

Предварительные соображения в связи с разработкой перспективной концепции развития народного хозяйства, о преобразовании промышленной структуры страны, считается помимо выполнения задач вытекающих из развития комплексного пищевого хозяйства и обслуживания, также и с быстрым созданием и развитием благоустройства. Эффективное осуществление этих задач — помимо многих прочих факторов — требует и многостороннее развитие системы экономического регулирования и стимулирования.

Важнейшим требованием, предъявленным к системе регулирования является то, чтобы она

- была общего характера, охватывала по времени и пространству все важнейшие отношения задач по развитию районов и поселений.
- была дифференцированная территориально, естественно с учетом принципов и требований регулирования, действующего на государственном уровне.

Исходя из этого двойного требования в интересах эффективного действия системы экономического регулирования, различаем следующие типы территорий:

- территории селективного развития,
- территории, затронутые с изменениями в структуре источников энергии,
- динамически индустриализируемые территории,
- территории со слабо или малоразвитой промышленностью,
- те территории в экономической структуре которых в будущем главную роль будет играть сельское хозяйство,
- территории, пригодные для размещения промышленности, требующих много воды,
- территории, служащие цели массового отдыха и лечения.

Опыты использования экономических регуляторов и стимулов требуют обратить внимание на то, что промышленность, сельское хозяйство и обслуживание, или же их отдельные отрасли различно, часто противоречиво реагируют на регулятора. Поэтому при определении регуляторов и стимулов, назначенных для способствования различного типа территорий, необходимо учесть и отраслевую чувствительность. Эта чувствительность наиболее характерно выявляется в отношении обрабатывающей промышленности и обслуживания.

К ВОПРОСУ ИЕРАРХИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ СРЕДНЕВЕКОВОЙ СЕТИ ГОРОДОВ ВЕНГРИИ

Д-Р АНДРАШ КУБИНИ

В заграничной литературе по истории городов, градостроительной сети во многих из работ, написанных за последнее время, было указано, что вокруг средневековых городов существовали рыночные районы в такой форме, что каждый город имел свой район, а крупнейшие города имели большие районы, служащие для выполнения дальней торговли. Особенно Х. Аммен указал на это в отношении Южной Германии. В других работах находим данные о том, что некоторые города сложились у местях отдыха около главнейших дорог, на месте так называемых Ратстационов.

В отношении Венгрии Ене Сюч уже в 1955 году указал на то, что вокруг наших городов в средневековье находилось 10—15 км 50—60 км и 150—170 км рыночное кольцо. Конечно существование всех трех колец можно выявить только у крупнейших городов, а маленькие города располагались только самым узким 10—15 км рыночным районом.

Эти рыночные кольца также были связаны с местами остановок около дорог. Так называемые Банмеиле кольцо венгерских городов имело радиус два мила, то есть один рост, то есть в этом случае также встречается понятие места остановки. Учитывая все это, возникает вопрос, что в отношении всего средневекового королевства, не существовала ли такая сеть городов, в которой систему этих рыночных колец можно точно указать таким образом, что районы городов различающихся по величине, дополняя друг друга создавали бы одну иерархическую пространственную систему.

Но выявление этого же, не считая некоторые группы городов, является затруднительным. Большинство наших городских архивов было уничтожено при турецком нашествии и поэтому не можем привести к единому началу наши города, не можем определить, что у большинства городов какова численность была и каков был экономический вес. Следовательно, требуется приведение к какому то общему началу. Эта работа намерена помочь в этом отношении.

Нам казалось, что если составим статистику венгерских студентов, обучающихся в заграничных институтах, тогда имеем возможность определить некоторую иерархию поселений и обозначая поселения соответствующими знаками и наметив их на карту получим некоторую пространственную систему. Нашей исходной точкой являлось то, что экономической вес некоторого поселения обязательно повлияло на то, что сколько студентов из дан-

ного поселения мог учиться за границей. Данные полученные таким образом, дают сведения не только о культурном уровне поселения, но и об экономическом весе его. То, что это и в действительности справедливо доказали в другой нашей работе относительно столицы Венгрии Буда и его города брата Пешта. Исследовали период 75 лет от 1440 до 1514 г. В этом периоде на территории Венгерского Королевства кроме братиславского университета, существующего короткое время университет не работал. Эти 75 лет разделили на три двадцатипятилетних периода.

Получили следующие результаты. Наши города разделили на шесть иерархических групп, на основе числа студентов. К первой группе относится только Буда и его город брат Пешт, что показывает, что центром венгерской сети городов является обязательно нынешняя столица. К следующей группе интересным образом относятся города, расположенные по окраине страны: Пожонь, Кермецбаня и Кашша (Чехословакия), а также Брашшов и Надьсебен (Румыния) и в заключении Сегед и Шопрон. Не считая двух трансильванских городов, другие находятся от Будапешта примерно на одинаковом 24 мильном расстоянии, что подтверждает существование указанной 2 мильной системы. Но примерно на таком расстоянии находятся от столицы Надьварад (Румыния) и Печ из городов третьей группы. Если их также отнесли ко второй группе, оказалось бы, что за исключением двух трансильванских городов, пограничные города находятся друг от друга на одинаковом расстоянии (не считая Пожонь и Шопрон).

Кажется следовательно, что венгерская сеть городов действительно существовала и в этой пространственной системе города, имеющие меньший иерархический вес также лежат на соответственном месте. На их расположение важнейшие торговые пути оказали решающее воздействие. Можно определить также и то, что в течение трех 25-летнего периода произошло некоторое перераспределение в системе сети городов. Это характеризуется в первую очередь сильным ростом веса столицы, приостановление развития городов, относящихся ко второй группе, а средние города относящиеся к третьей группе явно теряют свой экономический вес. А маленькие города также развиваются. Видимо, внутри сети городов произошло некоторая поляризация, в пользу столицы и маленьких городов за счет средних.

Городская сеть, кроме дорожных условий связана также и в некоторой мере с системой владений. Большинство значительных городов являлось королевским владением и там сгущается больше всего сеть городов где землевладельцем является король. Рост городов принадлежащих частным землевладельцам ограничивается видимо властью землевладельцев.

Наверно не случайно, что те два города, которые по пространственному расположению относились бы ко второму уровню, а по числам студентов посланных за границу относятся к третьей группе, Печ и Надьварад находились на руках духовенства.

В заключении интересно указать, что какой процент студентов вышел из семьи ремесленников. Из этого кажется что наиболее индустриализированными городами страны находились в трансильвании на земле сасов.

Из данных ясно видно между прочим и то, что юридически не полноправные города так называемые оппидумы, хотя бы их верхний слой являлись органической частью венгерской сети городов.

ПРОГНОСТИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ В ИССЛЕДОВАНИИ И ПРОЕКТИРОВАНИИ НАСЕЛЕНИЯ

Д-Р ФЕРЕНЦ ВИДОР

В фокусе внимания автора находится отношение урбанистического проектирования и прогнозирования. В введении дает обзор о формировании понятия времени у человека и описывает, как примыкало к пяти органам чувства, шестым — характерно человеческое — создающее понятие времени, опирающееся на память и предвидение, сознание. В связи с современным кругом проблем проектирования прогнозирования, как его предисторию излагает значение визий и предвидений, подчеркивает между прочим еще не признанное большое значение для урбанистики психологического потинфекса символа (связывания прошлого и будущего, человека и мира).

Работа определяет при раскрытии исторических связей, что проектирование тогда происходит, когда чувствуется большая неопределенность в связи с событиями, явлениями предстоящего периода. Вряд ли можно говорить о проектировании, если с большой вероятностью знаем например, что химическая реакция некоторых материалов определенно и повторимо вызывает создание тех же новых материалов. В обычных условиях в таких случаях не говорим даже о прогнозах, таким естественным кажется предвидение явлений такого рода.

В менее экзактных областях появляется понятие прогнозирования и по определению автора кажется, что человеческое мышление исключает это понятие в области крайних полюсов, ведь в языке специальной литературы оно не применяется ни при явлениях будущего, наступающих обязательно, ни в областях, являющихся весьма неопределенными.

В связи с сравнением проектирования и прогнозирования у автора такое мнение, что

проекты в первую очередь направлены не действие, в проекте первенствуют исправления, формирование, творчество, выборы между нашими желаниями и возможностями, решения, а прогнозы, противоположно с этим находятся ближе к познанию, а кроме этого в них отражаются сопротивление внешнего мира к изменениям. Проектирование выражает более решительно намерения общества и личности, а прогностический подход стремится объективизировать проекты, стремится исключить из них все, что превосходит реальные возможности человека или общества. В противоположность свободы решений проектов, прогнозы скорее имеют лимитирующий, ограничивающий характер и их можно принимать как научно ограничивающий трезвый контроль проектов.

Автор глубоко анализирует роль утопического мышления в урбанистическом проектировании или же в прогнозировании, излагает воздействие информационного взрыва на территориальную проблематику, особое значение уделяя чрезвычайному распространению псевдоинформаций помимо действительных.

В заключении работа дает некоторые определения, необходимые для дальнейшей работы.

— Подчеркивается значение групповой работы и необходимость сознательной безыменной работы некоторых специалистов.

Большое значение дается тому, чтобы значительно более упруго приблизились к территориальной проблеме, чем ныне.

— Подчеркивается принцип ориентации на процессы (процесс ориентации), противоположно с целевой ориентацией (гол ориентации) господствующей еще среди специалистов. Необходимо шагнуть дальше и в том отношении, чтобы место „Мастер планов” в будущем в более значительном мере заняли „Мастер программой” или же „Мастер процессом”.

— Имело бы большое значение, если с распространением теории системы, помимо отраслево-территориальных взаимосвязей можно было бы построить — в более релевантные модели, чем существующие, также локальные — государственные интердеценденции.

— Так как влияние факторов неопределенности в области темы не только ныне, но и в ближайшем и в дальнейшем будущем будет очень большим, роль периодических обратных контролей должна более систематически чем ныне включаться к урбанистической теории и практике.

— В заключение автор определяет принцип конвергации — или иначе говоря — асимитического приближения прогнозов и проектов. Ему кажется, что все больше будем проектировать то, что останется хотя и в крайних рамках наших возможностей (вариантов-прогнозов), но проекты приближаются к возможностям

ям, так, чтобы не нужно было бы исключить элементы интуиции и фантазии проектировщика и некоторой конструктивной утопии.

О БУДАПЕШТСКОЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЕ ПО СОЦИОЛОГИИ ПОСЕЛЕНИЙ

Д-Р ИШТВАН СЮЧ

Связь социологии и градостроительства является вопросом наших дней, ожидаемым разрешением. Его выдвижение на передний план связано частично с тем, что устранение нехватки жилья сложившейся после 2 мировой войны, находится в реальной близости и таким образом требования, предъявленные к градостроительству все увеличиваются. Обосновывается выдвижения вопроса тем, что в Венгрии за последние 10 лет развернулась современная социологическая деятельность и широкий круг специальных социологий и в том числе и социология поселений.

Предпосылкой эффективного создания социологии поселений является теоретическая обоснованность, возможность операционализации и то, чтобы можно было бы использовать информации, полученные в результате эмпирических исследований.

Теоретические и методические вопросы исследования способа жизни разработанного при будапештской градостроительной социологической исследовательской работе формируются в некоторых результатах эмпирических исследований, проведенных во внутренних районах Пешта. Из них важнейшими являются следующие:

Основным гипотезом градостроительной социологии является то, что между селитебным окружением и обществом имеется взаимосвязь. В этом отношении общество характеризуется пространственной структурой и образом жизни. Селитебное окружение содержит расположение в городской структуре, обеспеченность общественными учреждениями, способ застройки, характеристики жилых домов и квартир.

Пространственная структура общества находится в тесной связи с нынешними характеристиками селитебного окружения и с изменением его (например при реконструкции) пространственная структура изменяется заранее определенному образу.

Образ жизни общества в рамках градостроительного социологического исследования исследуем в некотором мере заузив. Исследование образе жизни можно разделить на 4 главных группы

а) Исходной точкой исследования образа жизни является анализ жилищных условий,

жилищного положения семей. Это является важным и в двух отношениях, так как квартира, как часть селитебного окружения является фактором воздействующим на образ жизни, в то же время является одной из форм появления образа жизни.

б) Связь семейных функций и сети учреждений охватывает очень много элементов жизни (например уход за детьми, покупки, домохозяйственные функции, и связь этих с сетью учреждений).

в) В рамках общественных связей, исследование распространяется на соседские, родственные и дружеские отношения. Общественные связи, как важные факторы примыкания к обществу играют важную роль при формировании определения оценок семей, при способствовании развития современного мышления и т. д.

г) Посещение культурных и развлекательных учреждений и также прочая пространственная проекция использования свободного времени, является важным фактором градостроительного социологического исследования образа жизни.

Из совокупности вышеуказанных можно вывести главный тип образа жизни, который комплексно сложится в зависимости от общественного слоя и селитебного окружения.

Вышеуказанные теоретические рассуждения были подтверждены эмпирическими исследованиями на практике. Это иллюстрируется тремя примерами:

а) Проведение времени на свободном воздухе в случае и детей и взрослых непосредственно связано с условиями селитебного окружения.

б) Внутренняя структура общественных связей отличается по общественным слоям. Общественные связи находятся в непосредственной зависимости от селитебного окружения.

в) Главные типы образа жизни в различных пропорциях и различным образом сложатся у жителей различных городских районов.

Исследование требований предъявленных к селитебной территории образует органическую часть исследования образа жизни. Это помогает главным образом в том, чтобы можно было разработать прогнозы.

К оценке сущности градостроительной социологической исследовательской работы относится также и то, что результаты применяемые при разделении какого характера задач по развитию городов и жилищной политике. Из них важнейшие появляются в связи с пространственным ростом городской территории, проектированием задач по сносу и реконструкции, взаимосвязи крупного города и его окружения, а также определением необходимого количества квартир и вопросом размещения жилищного строительства.

НЫНЕШНИЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПРОБЛЕМЫ УРБАНИЗАЦИИ В СОЕДИНЕННЫХ ШТАТАХ АМЕРИКИ

Д-р ЭРЖЕБЕТ ВАЙДОВИЧ

В нынешнем этапе своего развития урбанизация уже растягивает свои традиционные рамки города — и создает качественно новую форму поселения, район крупного города. Этот процесс в США стал господствующим начиная со второй трети XX века и основательно изменил структуру ландшафта поселений. Его появлению способствовало революционное развитие коммуникаций, транспорта, перевозок и связи. Характерной чертой является субурбанизация, рост пригородов, вокруг базисного города. За потоком населения в пригороды раскинувшиеся вдоль главных транспортных магистралей следуют и торговые, административные и промышленные сооружения, а в это же время жилой фонд и оснащенность внутренних городских частей все более ухудшается, населенность не растет, а иногда уменьшается (в 1969 г. только 45,3% поселения районов крупных американских городов проживало в центральных городах), а их территория все в большей мере становится местом жительства бедных и малоимущих людей.

Рост городских территорий сопровождается с уменьшением сельскохозяйственных и районных озелененных территорий, объединением городов и появлением густонаселенных больших урбанизированных территорий. Первым и до сих пор самым большим продуктом этого процесса является Мегалополис раскинувшийся вдоль восточного побережья США, но подобная тенденция действует в все возрастающей мере на югозападном и южном побережье.

Стихийный рост городов влечет за собой тяжелые экономические, общественные проблемы, проблемы по окружающей среде и т. д. Их разрешение и управление развитием городов стало срочной необходимостью, поэтому ответственность градостроительного проектирования и проектирования по районной планировке (которое до последних лет было довольно заброшенным в Америке) ныне стала большей, чем когда либо было.

Задачу планировки районов крупных городов выполняют частные и государственные проектные институты. Их деятельность хорошо можно характеризовать с помощью деятельности Три-Стат Транспортсион Комиссион и Регионал План Ассоциасион. Оба организации занимаются ньюорским районом, который включает в себе 22 области трех штатов, имеет площадь 2700 км² и населенность 18.5 млн. жителей. Их проекты представляют собой два различных подхода к проблеме района. Три-

Стат Транспортсион Комиссион предлагает ограничение роста Мэнхэттена и малое развитие 30 больших центров, быстрое развитие 130 меньших центров и создание 180 новых центров. С этим предложением по существу принимает и даже дальше усиливает существующее деконцентрированное развитие района. Решонал План Ассоцион противоположно с этим целью ставит приостановление и обратное направление тенденции деконцентрации, проектирует развитие всего 24 противоположностей и предлагает их соединение с Нью-Йорком и между собой с линиями скоростного транспорта.

Предложение Регионал План Ассоциона является смелым и прогрессивным, обосновывается на тщательных и широких научных исследованиях, а работа Три-Стат Транспортсион Комиссион характеризуется реалистическим подходом, тщательным и обширным сбором данных и постоянной оценкой положения и целей проектирования. На самом деле комбинирование деятельности двух организаций могло бы принести оптимальный результат. Работа большинства государственных проектных институтов занимается районами крупных городов, по существу похожа работе Три-Стате Транспортсион Комиссион. Их эффективность ограничивается рекомендационным характером проектов административными трудностями и отсутствием финансовых фондов, необходимых для осуществления предложений.

В управлении развитием городов важную роль играют различные программы мероприятий. Такой программой является развитие районных зон отдыха, строительство новых городов (характерным примером является Рес-тон и Колумбия) создание районных торговых центров в основном у главных дорожных узлов (районные торговые центры оказывают притягивающее воздействие для размещения контор, культурных и увеселительных сооружений и многоэтажных жилых районов и таким образом являются организующей силой при сложении пригородных территорий) и в значительной мере — городская реконструкция. Последняя направлена на обновление таких территорий, где проблемы урбанизации появляются наиболее остро, в центральных городах. Целью реконструкции центра города является восстановление традиционного значения центра — которое в последнее время значительно уменьшилось вследствие выселения населения и учреждений. Реконструкция центров американских городов принесла интересные архитектурные результаты, но в то же время сопровождалась с неблагоприятным эффектом. Так как малоимущие жители территорий, намеченных на перестройку вынуждены были переселиться и таким образом их жилищное положение еще более ухудшилось. Подобными следствиями сопровождалась реконструкция жи-

лых территорий, так как старый изношенный дешевый жилой фонд был заменен новым дорогим. Эту проблему пытается разрешить программа Модель Сити, который поощряет обширно улучшать жилищное и жизненное условия бедного населения.

Образование американских районов крупных городов и огромных непрерывных урбанизированных территорий, положительные и отрицательные следствия этого процесса, а также стремления направленные на разрешение проблем урбанизации и регулирование быстрого роста и изменения заслуживают внимание и поэтому что развертывание такого направления урбанизации началось уже во многих районах мира.

ВЗАИМНЫЕ ВОЗДЕЙСТВИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА И СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ

Конференция Комиссии по градостроительной науке Академии Наук Венгрии и венгерского Урбанистического Общества.

Комиссия по градостроительной Науке Академии Наук Венгрии и венгерское Урбанистическое Общество 4 февраля 1971 г. организовали по указанной теме совещание, где было прочитано 5 докладов и 4 содоклада. Приводим полный текст вводного выступления, 5 докладов и заключительного слова. При заключительной оценке организующие органы отметили следующие мероприятия, как самые срочные:

1. Необходимо поставить на верные основы определение тех взаимосвязей, которые

существуют между величиной, характером, конструктивным, планировочным решением, расположением строящихся квартир и с другой стороны демографическим составом, нынешними и ожидаемыми требованиями населения. Это приведет к тому, чтобы жилищные разнообразие жилых домов и квартир было существенно обоснованным.

2. Помимо такого разнообразия необходимо стремиться к флексибильности квартир, то есть к обеспечению возможности их преобразования, объединения в будущем. Это является необходимым потому, что величина состав семей преобразуется, образ жизни изменятся определенным и заранее не определенным образом.

3. Предпосылкой желательного эстетического и функционального уровня больших жилых ансамблей является то, чтобы при градостроительном проектировании можно было считаться с указанным разнообразием и флексибильностью квартир и жилых зданий. Кроме этого необходимо использовать индивидуальные особенности городов, на основе их природных топографических и общественных данных что в некоторых отношениях может потребовать новый подход в теории и практике градостроительного проектирования.

4. Конструктивное и технологическое проектирование, проектирование квартир и жилых домов а также градостроительное проектирование необходимо воспринимать как части единого процесса и необходимо стремиться к такой организационной форме при которой это единство может стать действительным. В отдельных фазах процесса проектирования необходимо также обеспечить комплексность квалификационной и обширной практики.

ZUSAMMENFASSUNG

DIE CHARAKTERISTISCHEN STRUKTURELLEN MERKMALE DER UNGARISCHEN STÄDTE UND IHRE HERAUSBILDUNG

DR. KÁLMÁN FARAGÓ—DR. JENŐ MAJOR

Die zur Klärung des im Titel genannten Problems durchgeführte Untersuchung erstreckte sich — mit Ausnahme der Hauptstadt Budapest — auf die historischen Städte Ungarns. In der Studie werden ihre charakteristischen strukturellen Merkmale durch Analyse der Gebiete verschiedener Funktionen in sich und in ihren Zusammenhängen erschlossen. Im Interesse einer richtigen Deutung erschien es wünschenswert, neben Darstellung der vorhandenen Lage auch die zu ihrer Herausbildung führenden Ursachen und den Entwicklungsverlauf zu studieren.

Aus dem Gesichtspunkt der Herausbildung der Stadtstruktur am wichtigsten ist die Wohnortfunktion, dementsprechend hat das Wohngebiet unter den Stadtteilen verschiedener Funktion wegen seiner historischen Priorität, seines engen Zusammenhanges mit der Grösse, dem Charakter und der Entwicklung der Stadt, sowie weil es den überwiegenden Teil des Stadtgebietes einnimmt, eine erstrangige Bedeutung.

In der Mehrzahl der ungarischen Städte war vor etwa 200 Jahren das Wohngebiet noch klein und von kompakter Form, seitdem ist es bedeutend angewachsen und verschiedene Faktoren haben zur Veränderung seiner Form geführt. So ist z. B. ein Teil der Städte mit den kleineren Siedlungen ihrer Umgebung verwachsen, oder wurden ihre Wachstumsmöglichkeiten in einzelnen Richtungen durch das Bodenrelief und die hydrographischen Verhältnisse, durch landwirtschaftliche und Gartenbaugelände, Anlagen des Bergbaus und der Industrieproduktion, oder durch Eisenbahnlinien begrenzt. Eine allgemeine Erscheinung ist das Entstehen von neuen Wohnsiedlungsstreifen an beiden Seiten der an die Stadt anschliessenden Abschnitte der Fernverkehrsstrassen.

In den vergangenen 200 Jahren ging mit der Zunahme der Einwohnerzahl die Ausbreitung des Wohngebietes einher, deswegen ist die mittlere Wohndichte nicht in jeder Stadt angestiegen. Zugleich erfolgte jedoch eine Differenzierung der verschiedenen Teile des Wohngebietes, was dadurch bewiesen wird, dass im Innengebiet der meisten Städte die Bebauungsdichte wesentlich höher liegt, als in den übrigen

Teilen des Wohngebietes. Auch die Bebauungsweisen haben eine Umwandlung erfahren: die uralte Kammbebauung (wobei das einhäufige Wohnhaus an der einen seitlichen Grundstücksgrenze liegt) wurde dadurch intensiver, dass man noch eine oder zwei weitere Seiten des Grundstückes bebaute; am Ende des vergangenen Jahrhunderts erschien die erdgeschossige und die mehrstöckige Variante der freistehenden Bebauungsweise; die Bebauungsweise der grössten Intensität, das einen Hof oder Garten umgebende mehrstöckige Mietshaus beschränkte sich auf die innersten Stadtgebiete. In den letzten zwei Jahrzehnten wurde mit dem Bau von mehrgeschossigen Wohnhäusern ohne zusätzliches Grundstück begonnen und in den 19 Städten, wo sich zwischen 1949 und 1970 der Wohnungsbestand um mehr als 4000 WE erhöht hat, wurden ein oder mehrere grössere Wohnkomplexe in dieser Form erbaut. Dadurch erhöhte sich auch der Anteil der mehrgeschossigen Wohnhäuser, der in den historischen Städten Transdanubiens und Nord-Ungarns am grössten und in den Städten der Tiefebene am geringsten ist. Die gleichen Merkmale sind auch hinsichtlich der durchschnittlichen Bewohnerzahl je Wohnhaus feststellbar.

Der überwiegende Teil des Wohngebietes gliedert sich in Grundstücke und die Grundstückverhältnisse wiederspiegeln die städtebaulichen Merkmale jener Periode, in der die einzelnen Teile des Wohngebietes entstanden sind oder eine Umwandlung erfahren haben. Die vorhandenen drei Varianten sind: unregelmässige Parzellen im Stadtkern und regelmässige in den Stadtrandzonen (bei der Mehrzahl der Städte der Tiefebene): Bandparzellen im Stadtkern und daneben Wohngebietsteile mit regelmässiger Parzellierung (in Transdanubien und Nord-Ungarn); unregelmässige, bandförmige und regelmässige Parzellierung nebeneinander in den Städten, die hinsichtlich ihrer historischen Entwicklung die grösste Heterogenität aufweisen (die grösseren Städte Transdanubiens und Nord-Ungarns, sowie die beiden grössten Städte der Tiefebene). In den letzten Jahren wird der Anteil jener Wohngebietsteile, die nicht

parzelliert werden, sondern als Freiflächen zwischen den Gebäuden der kollektiven Benutzung dienen, immer grösser. Zugleich ist auch die Umformung der unregelmässigen Parzellen in regelmässige ständig im Gange, weshalb die Variabilität der Grundstückverhältnisse eine abnehmende Tendenz aufweist.

Die Stadtzentren nehmen in den meisten Fällen das Gebiet des uralten Siedlungskerns ein und stehen mit dem im Laufe des Mittelalters entstandenen Festungssystem in organischem Zusammenhang. Die sich daraus ergebenden Konsequenzen sind in der Anordnung einzelner kultureller oder kirchlicher Gebäudeensembles und in der Trassierung des Strassennetzes im Zentrum bis heute erkennbar. In den Städten ohne Festung hat sich das Zentrum allgemein im Brennpunkt des Strassennetzes herausgebildet. Von bestimmender Bedeutung ist die Lage des ehemaligen Marktplatzes, der in den meisten Städten zum Hauptplatz oder zum bedeutendsten Glied der zentralen Platzgruppe geworden ist; auf dem Marktplatz oder in seiner Nähe wurden die wichtigsten öffentlichen Gebäude errichtet; mit der Zunahme ihrer Zahl wurde ihre Entfernung voneinander, ihre Isoliertheit grösser. Wenn man die Flächenausdehnung des heutigen Zentrums und des historischen Stadtkerns, sowie die Bedeutung der betreffenden Stadt vor zwei Jahrhunderten und in unseren Tagen einander gegenüberstellt, so können die ungarischen Städte in 5 Gruppen eingestuft werden, bei zwei dieser Gruppen ist das Zentrum über den historischen Stadtkern hinausgewachsen. Die Form des Stadtzentrums wird vor allem von der Trassierung der Hauptverkehrslinien beeinflusst; die im Schnittpunkt von Radialstrassen gelegenen Zentren sind annähernd kreisförmig; die an Übergangsstellen gelegenen sind einem Halbkreis oder Kreissektor ähnlich; wenn die Einfallstrassen (Fernstrassen) auf einem Abschnitt ineinandreführen, ist das Zentrum langgestreckt; wenn es an einander kreuzenden Strassen liegt, erinnert es an ein kurzes, unregelmässiges Kreuz. Was die Höhenlage im Verhältnis zur Umgebung anbelangt, ist entweder das ganze Gebäudeensemble des Zentrums höher als die benachbarten Wohngebiete (dies ist für die grösseren und historisch differenzierten Städte kennzeichnend), oder hebt sich das Zentrum nur mit einigen höheren Gebäuden und seiner geschlosseneren, dichteren Bebauung von der Umgebung ab (zu dieser Kategorie gehören in ihrer Mehrzahl die Städte der Tiefebene, sowie die in der Anfangsphase der Urbanisation befindlichen Siedlungen). Charakteristische Höhenakzente bilden die Kirchtürme und Kuppeln, deren Anordnungsweise auf drei Grundfälle zurückgeführt werden kann.

Die Industriebetriebe nehmen in den industriell entwickelten Städten 10 bis 20% des ge-

samten Stadtgebietes ein, in den Agrarstädten der Tiefebene hingegen kaum 1 bis 2%. In den sechs grössten Städten sind 100 bis 250 Industriestandorte vorhanden, in den kleineren Industriestädten und den Agrarstädten 10 bis 50. Die durchschnittliche Ausdehnung der Standorte ist in den industriell entwickelten Städten — von ihrer Grösse unabhängig — am grössten, in den Agrarstädten am geringsten. Der zahlenmässig grösste Anteil der Betriebe befindet sich in Wohngebieten, was sich in vielen Fällen störend auf die Umgebung auswirkt. Vor allem in den grösseren Städten sind auch aus ihrer Umgebung herausgetrennte, zusammenhängende Gebiete vorhanden, wo ein grösserer Industriebetrieb oder mehrere kleinere Betriebe angesiedelt sind. Bei der Ansiedlung der Betriebe innerhalb der Stadt sind vor allem das ebene Gelände, die Nähe eines Flusses und hauptsächlich die günstigen Transportmöglichkeiten ausschlaggebend. Allgemein üblich ist die Ansiedlung der Industriebetriebe unmittelbar neben der Eisenbahnstation, an einer oder zwei Seiten derselben, sowie längs der Eisenbahnlinien und in letzter Zeit auch längs der Ausfallstrassen. Die drei möglichen Varianten der Anordnung im Verhältnis zum Wohngebiet: die Betriebe befinden sich innerhalb der Grenzlinie des Wohngebietes (das kommt selten und nur wegen spezieller Gründe vor); die Betriebe liegen ausgesprochen ausserhalb des Wohngebietes (in den Städten, wo die Industrialisierung in letzter Zeit erfolgte); die Betriebe befinden sich teils innerhalb, teils ausserhalb des Wohngebietes (in den Städten mit langsamem Verlauf der Industrialisierung, sowie in den grösseren Städten). Die äusserst intensive industrielle Entwicklung der letzten 10 Jahre hat in den meisten Städten zum Mangel an entsprechend erschlossenen Industriegebieten geführt, was hinsichtlich der Stadtstruktur schwierige Probleme mit sich bringt.

Was die öffentlichen Grünflächen anbelangt, sind die stadtstrukturellen Merkmale in den Städten am günstigsten, die an Teichen oder Flüssen liegen und in den historischen Zeiten eine Festung besessen haben. Solche Gegebenheiten sind in der Mehrzahl der sich stetig entwickelten historischen Städte Transdanubiens und Nord-Ungarns, sowie teils auch in einzelnen Städten der Tiefebene vorhanden. Bei diesen Städten wurde das Grünflächensystem durch das Bodenrelief, sowie durch sonstige strukturelle Merkmale in individueller Weise geformt; in der Studie werden die Städte auch aus diesem Gesichtspunkt der Analyse unterzogen. Bei einer anderen Gruppe unserer Städte sind die Grünflächen trotz gewisser günstiger Gegebenheiten unregelmässig verteilt, zersplittert und voneinander isoliert. Bei der Mehrzahl der Städte der Tiefebene bilden die öffentlichen

Grünflächen nur kleine Flecken innerhalb des bebauten Gebietes. Die daraus herrührenden Nachteile werden teils dadurch ausgeglichen, dass im Innenteil des Wohngebietes, auf den Grundstücken wertvolle Vegetation vorhanden ist, wobei diese zusammenhängende Grünfläche an vielen Stellen nur durch die Zäune unterbrochen wird.

Bei der Gegenüberstellung der auf Grund der verschiedenen stadtstrukturellen Merkmale differenzierbaren Stadtgruppen zeigen sich gewisse verwandte, bzw. gleiche Wesenszüge innerhalb der Städte Transdanubiens, der in der Tiefebene gelegenen Städte, der grösseren oder kleineren Städte. Der historischen Entwicklung und den geographischen-landschaftlichen Verhältnissen

entsprechend sind aber neben den gemeinsamen Merkmalen auch wesentliche Unterschiede erkennbar. Dadurch ist eine Kategorisierung, die auf Grund der in der gegenwärtigen Stadtstruktur feststellbaren Ähnlichkeiten und Unterschiede die Städte in komplexer Weise beurteilt, nicht durchführbar. Wegen der ständigen Umwandlung, der die Komponenten der Stadtstruktur unterworfen sind, könnte nur der Versuch unternommen werden, die Kategorisierung auf einen gewissen Zeitpunkt bezogen durchzuführen, was jedoch wegen Vernachlässigung der Zeitlichkeit, als sehr wichtigen Faktors, ein falsches Bild über die charakteristischen strukturellen Merkmale der ungarischen Städte ergeben würde.

ERFAHRUNGEN MIT DER ANWENDUNG ÖKONOMISCHER STIMULATOREN TERRITORIALEN CHARAKTERS UND MÖGLICHKEITEN IHRER WEITERENTWICKLUNG

DR. GYÖRGY KÖSZEGFALVI

Der Übergang zum neuen System der Wirtschaftsleitung sichert auch für die planmässige Realisierung der Aufgaben der Gebiets- und Siedlungsentwicklung günstige Voraussetzungen. In dem früheren, bis 1968 praktizierten System der Wirtschaftsleitung konnten zur Realisierung der Ziele der Gebiets- und Siedlungsentwicklung nur administrative und juristische Mittel herangezogen werden. In der neuen Situation spielen auch die Mittel der ökonomischen Beeinflussung, die teils regulativen, teils stimulativen Charakters sind, eine wichtige Rolle. Die eingeführten und gegenwärtig anwendbaren Regler und Stimulatoren sind die folgenden:

- Grundstückbenutzungsgebühr zur Regelung der Inanspruchnahme von städtischen und gemeindeeigenen Gebieten
- kommunale Steuer
- Neuregelung der Wassergebühr
- Belastung der Unternehmen mit den Kosten des Pendelverkehrs ihrer Werktätigen.

Ausserdem hat die Regierung zur Beschleunigung der industriellen Entwicklung der Provinzgebiete, sowie zur Lösung der sozial- und wirtschaftspolitischen Probleme, die in den Kohlenbergbaugebieten im Zusammenhang mit der strukturellen Umwandlung der Energieträger in Erscheinung getreten sind, mehrere Verfügungen getroffen, zu deren Durchführung folgende Finanzmittel gesichert wurden:

- Fonds zur industriellen Entwicklung der zurückgebliebenen Gebiete,
- Fonds zur industriellen Entwicklung der Kohlenbergbaugebiete, sowie

— Fonds zur Aussiedlung von Industriebetrieben aus der Hauptstadt.

Die mit dem Einsatz dieser, zur Realisierung der Zielsetzungen der Gebiets- und Siedlungsentwicklung dienenden ökonomischen Regler und Stimulatoren bisher gemachten Erfahrungen sind im allgemeinen günstig. Die vollständige und effektive Entfaltung ihrer Funktion nimmt jedoch naturgemäss längere Zeit in Anspruch, als die seit Einführung der Wirtschaftsreform vergangenen drei Jahre. Zugleich muss erwähnt werden, dass sich der Einsatz der Regler noch zwischen relativ engen Grenzen bewegt.

Im Rahmen der bisherigen Vorstellungen über die Erarbeitung einer perspektivischen Entwicklungskonzeption der Volkswirtschaft wird ausser den Aufgaben, die sich aus der Umwandlung der industriellen Struktur des Landes, aus der Entwicklung der komplexen Lebensmittelwirtschaft und der Dienstleistungen ergeben, auch mit der intensiven Entwicklung, dem umfassenden Ausbau der Infrastruktur gerechnet. Die wirksame Realisierung dieser Aufgaben erfordert — neben zahlreichen anderen Faktoren — auch eine vielseitige Weiterentwicklung des Systems der ökonomischen Regler und Stimulatoren.

Die wichtigsten Anforderungen, die an das Regelungssystem gestellt werden sollen, sind die folgenden:

- umfassender Charakter, zeitliche und räumliche Erfassung aller wichtigen Momente der

Aufgaben der Gebiets- und Siedlungsentwicklung;

- räumliche Differenzierung, natürlich unter Berücksichtigung der Grundsätze und Anforderungen der im Landesmassstab durchgesetzten Regelung.

Aus diesen beiden Anforderungen ausgehend können im Interesse der durchschlagigen Wirkung des Systems der ökonomischen Regelung, innerhalb des Landes folgende Gebietstypen unterschieden werden:

- Gebiete der selektiven Entwicklung
- durch die Umwandlung in der Struktur der Energieträger betroffene Gebiete
- Gebiete mit dynamischer Entwicklung der Industrie
- industriell zurückgebliebene oder wenig entwickelte Gebiete
- Gebiete, deren Wirtschaftsstruktur auch

zukünftig vor allem durch die landwirtschaftliche Produktion bestimmt wird

- zur Ansiedlung von Industriebetrieben mit grossem Wasserbedarf geeignete Gebiete
- für Massenerholung und Kurorte geeignete Gebiete.

Die mit der Anwendung der ökonomischen Regler und Stimulatoren bisher gemachten Erfahrungen zeigten auch eindeutig, dass die Industrie, die Landwirtschaft und der Dienstleistungssektor, bzw. ihre verschiedenen Zweige auf die Regler unterschiedlich, oft gegensätzlich reagieren. Aus diesem Grunde muss beim Einsatz von Reglern und Stimulatoren, die die Entwicklung der verschiedenen Gebietstypen fördern sollen, auch deren zweigliche „Empfindlichkeit“ berücksichtigt werden. Diese „Empfindlichkeit“ tritt in den verarbeitenden Industrien und auf dem Gebiet der Dienstleistungen am prägnantesten in Erscheinung.

ZUR FRAGE DER HIERARCHISCHEN RÄUMLICHEN ORDNUNG DES UNGARISCHEN STADTNETZES IM MITTELALTER

DR. ANDRÁS KUBINYI

In mehreren städtehistorischen Studien, die im Ausland in der letzten Zeit erschienen sind, wird darauf hingewiesen, dass rings um die mittelalterlichen Städte Marktrayons vorhanden waren, und zwar in derartiger Form, dass jede Stadt ihren eigenen Rayon hatte, während die grösseren Städte auch ausgedehntere, im Dienste des zwischenstädtischen Handelsverkehrs stehende Marktrayons besaßen. Besonders H. Ammann hat in süddeutscher Relation auf diese Tatsache hingewiesen. In anderen Werken sind Angaben darüber zu finden, dass einzelne Städte sich an den sogen. Raststationen neben den Hauptverkehrslinien herausgebildet haben.

In ungarischer Relation hat Jenő Szűcs schon 1955 darauf hingewiesen, dass im Mittelalter rings um die ungarischen Städte drei „Marktringe“ von 10—15 km, 50—60 km, bzw. 150—170 km Durchmesser vorhanden waren. Das Vorhandensein aller drei Ringe ist natürlich nur im Falle der grössten Städte nachweisbar, bei den Kleinstädten beschränkte sich der Marktring auf 10—15 km. Diese Marktringe hingen ebenfalls mit den Raststationen an den Verkehrsstrassen zusammen. Der sogen. Bannmeilenring der ungarischen Städte umfasste 2 Meilen = 1 Rast, der Begriff der Raststation erscheint also auch hier. All diese Umstände berücksichtigend ergibt sich die Frage, ob im mittelalterlichen ungarischen Königreich nicht ein

Stadtnetz existierte, in dem das System dieser Marktringe genau nachweisbar ist, wobei die Rayons verschieden grosser Städte einander ergänzend eine hierarchische räumliche Ordnung ergeben.

Der Beweis dieser Behauptung stösst jedoch — von einzelnen Stadtgruppen abgesehen — auf grosse Schwierigkeiten. Ein beträchtlicher Teil der städtischen Archivs wurde während der Türkenherrschaft vernichtet, deshalb können die verschiedenen Städte nicht auf einen gemeinsamen Nenner gebracht, ihre überschlägige Einwohnerzahl, ihre wirtschaftliche Bedeutung nicht ermittelt werden. Es wäre nötig, einen annehmbaren gemeinsamen Nenner zu finden. Diese Studie hat es sich zum Ziel gesetzt die Ermittlung eines solchen gemeinsamen Nenners zu versuchen.

Wir waren der Ansicht, dass die Zusammenstellung der Statistik der auf ausländischen Universitäten inskribierten ungarischen Studenten die Bestimmung einer gewissen Hierarchie der Siedlungen ermöglicht und wenn man diese Siedlungen mit ihrem hierarchischen Gewicht entsprechenden Symbolen versehen kartographisch darstellt, ein gewisses räumliches System erhalten wird. Es wurde davon ausgegangen, dass die wirtschaftliche Bedeutung einer Siedlung die Anzahl jener Studenten, die sich von dort aus auf ausländischen Universitäten inskribieren liessen, unbedingt beeinflusst hat.

Die derart erhaltenen Angaben informieren also nicht nur über das kulturelle Niveau der betreffenden Siedlung, sondern auch über ihre wirtschaftliche Bedeutung. Die Richtigkeit dieser Annahme konnte in einem anderen Werk am Beispiel der Hauptstadt Buda und ihrer Schwesterstadt Pest bewiesen werden. Die Untersuchung umfasste die 75 jährige Periode von 1440 bis 1514. In dieser Zeit gab es auf dem Gebiet des Ungarischen Königreichs — mit Ausnahme der kurze Zeit funktionierenden Universität von Pozsony — keine Universität. Die 75 Jahre werden in drei Perioden von je 25 Jahren gegliedert.

Unsere Ergebnisse sind die folgenden. Nach der Anzahl der auf Universitäten inskribierten Studenten wurden unsere Städte 6 hierarchischen Gruppen zugeordnet. Zur ersten Gruppe gehören nur Buda und ihre Schwesterstadt Pest, was darauf hinweist, dass zweifellos die heutige Hauptstadt das Zentrum des ungarischen Stadtnetzes gewesen war. Zu nächsten Gruppe gehören interessanterweise an den Randgebieten des damaligen Ungarns befindliche Städte: Pozsony, Körmöcbánya und Kassa (Tschechoslowakei), ferner Brassó und Nagyszében (Rumänien), schliesslich Szeged und Sopron. Von den beiden siebenbürgischen Städten abgesehen ist die Entfernung dieser Städte von Budapest etwa die gleiche, sie sind etwa 24 Meilen weit voneinander entfernt, was das Vorhandensein des bereits erwähnten 2 Meilen-Systems beweist. Ähnlich weit von der Hauptstadt liegen auch die zur dritten Gruppe gehörenden Städte Nagyvárad (Rumänien) und Pécs. Wenn man auch diese zur zweiten Gruppe rechnete, so würde sich herausstellen, dass von den beiden siebenbürgischen Städten abgesehen diese Grenzstädte auch voneinander ungefähr gleich weit entfernt sind (Pozsony und Sopron ausgenommen). Es scheint also, dass das ungarische Stadtnetz tatsächlich vorhanden war und in diesem räumlichen System befinden sich auch die Städte niedrigerer Hierarchiestufe auf der richtigen Stelle. Auf ihre räumliche Anordnung waren die wichtigeren Handelsverkehrslinien von entscheidendem Einfluss.

Ferner kann auch festgestellt werden, dass in den drei 25 jährigen Perioden eine gewisse Umstrukturierung innerhalb des Stadtnetzes vor sich gegangen sein musste. Ein charakteristisches Merkmal dieser strukturellen Umwandlung ist einerseits die stark zunehmende Bedeutung der Hauptstadt, das Stagnieren der Entwicklung der zur zweiten Gruppe gehörenden Städte, während sich die zur dritten Gruppe gehörenden Städte nachweisbar rückläufig entwickelt haben. Bei den Kleinstädten hingegen ist ebenfalls eine Entwicklung nachweisbar. Es scheint also, dass innerhalb des Stadtnetzes, zu Gunsten der Hauptstadt und der Kleinstädte, zu Lasten der Mittelstädte, eine gewisse Polarisation erfolgt war.

Das Stadtnetz steht ausser den Strassenverhältnissen auch mit den Besitzverhältnissen in einem gewissen Zusammenhang. Der überwiegende Teil der wichtigeren Städte war königliches Besitztum und die Dichte des Stadtnetzes zeigt vor allem dort eine zunehmende Tendenz, wo der König der Gutsherr war. Die Entwicklung der in Privatbesitz befindlichen Städte wird durch die Macht des Gutsherrn gewissermassen behindert. Es ist wohl kein Zufall, dass die beiden Städte, die ihrer räumlichen Anordnung entsprechend zur zweiten Gruppe gehören sollten, auf Grund der Anzahl ihrer auf Universitäten weiterstudierenden Söhne jedoch zur dritten Gruppe gehören: Pécs und Nagyvárad, kirchliches Besitztum waren.

Schliesslich ist es auch nicht uninteressant, welcher Zahlenanteil auf die aus den Städten auf die Universität inskribierten Söhne von Handwerkern entfiel. Aus den diesbezüglichen Angaben ergibt sich die Folgerung, dass die industrielle Entwicklung in den Städten der Siebenbürger Sachsen das höchste Niveau im Lande erreicht hat.

Aus den Angaben wird übrigens auch offensichtlich, dass die nur über beschränkte Rechte verfügenden Städte, die sogen. Oppidien — wenigstens die wichtigeren von ihnen — ebenfalls einen organischen Bestandteil des ungarischen Stadtnetzes bildeten.

BEDEUTUNG DER PROGNOSTIK IN DER SIEDLUNGSFORSCHUNG UND SIEDLUNGSPLANUNG

DR. FERENC VIDOR

Das Interesse des Verfassers gilt vor allem dem Verhältnis zwischen urbanistischer Planung (Stadtplanung) und Prognostik. Einleitend wird die Herausbildung des Zeitbegriffes des Men-

schen erläutert und darauf hingewiesen, wie sich zu den fünf Sinnesorganen als sechstes — grundlegend menschliches — der den Zeitbegriff schaffende, auf dem Gedächtnis und der

Voraussicht aufbauende Verstand gesellt hat. Anhand des aktuellen Problemerkisses Planung-Prognostik wird auf ihre historischen Vorläufer: die Visionen und Prophezeiungen hingewiesen und unter anderem die grosse, bisher nicht gebührend erkannte Bedeutung des psychologischen Pontifex-Symbols (als Brücke zwischen Vergangenheit und Zukunft, Mensch und Welt) in der Urbanistik hervorgehoben.

Im Laufe der Erschliessung der historischen Zusammenhänge gelangt die Studie zur Feststellung, dass der Mensch sich eigentlich dann zur Planung entschliesst, wenn er betreffs der Ereignisse, der Erscheinungen einer zukünftigen Periode starke Unsicherheit verspürt. In Fällen, wo man mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit weiss, dass z. B. die chemische Reaktion gewisser Materialien auf exakte und genau wiederholbare Weise zum Entstehen derselben neueren Materialien führt, ist von Planung kaum die Rede. Im Alltagsleben wird in solchen Fällen nicht einmal die Prognose erwähnt, da die Voraussicht, das im voraus Wissen solcher Erscheinungen als völlig natürlich hingenommen wird.

Der Begriff der Prognostik erscheint in weniger exakten Bereichen und der Verfasser vertritt die Ansicht, dass der menschliche Geist diesen Begriff aus dem Bereich des Extremen ausschliesst, wird er doch im Wortgebrauch der Fachliteratur weder auf die „sicher“ eintreffenden Ereignisse der Zukunft, noch auf die als völlig unsicher beurteilten Sphären angewandt.

Die Planung und die Prognostik einander gegenüberstellend gelangt der Verfasser zur Ansicht, dass die Pläne vor allem auf die Aktivität ausgerichtet sind, dass in den Plänen die Korrektur, das Formen, das Schaffen, die Wahl und Entscheidung zwischen unseren Vorstellungen und Möglichkeiten dominieren. Die Prognosen hingegen stehen der Erkenntnis näher, ausserdem widerspiegelt sich in ihnen der Widerstand seitens der Aussenwelt den Veränderungen, Umwandlungen gegenüber. Während die Planung die Absicht des Individuums und der Gesellschaft bestimmter zum Ausdruck bringt, trachtet die prognostische Betrachtungsweise nach der Objektivierung der Pläne, nach ihrer Befreiung von allen Merkmalen, mit denen sie die realen Möglichkeiten des Individuums oder der Gesellschaft im gegebenen Fall überschreiten. Der „Beswingtheit“ der Pläne gegenüber sind die Prognosen eher limitierend, einschränkend, und können auch als wissenschaftliche Schranken auferlegende, vernünftige Kontrollmittel der Pläne aufgefasst werden.

Der Verfasser unterzieht die Rolle der uto-

pistischen Denkweise in der urbanistischen Planung, bzw. Prognostik einer eingehenden Analyse, erläutert die Auswirkungen des sprunghaft angewachsenen Informationsvolumens auf die territoriale Problematik, wobei er dem Umstand, dass neben den *echten* Informationen auch Pseudo-Informationen sich in zunehmendem Mass verbreiten, besondere Beachtung schenkt.

Die Voraussetzungen der weiteren Entwicklung sind in Form von Konklusionen in der Studie nachfolgend zusammengefasst:

- Die Team-Arbeit und damit auch die Notwendigkeit, dass die einzelnen Wissenschaftler die Anonymität bewusst auf sich nehmen, gelangt immer mehr in den Vordergrund.
- Es ist sehr wichtig, dass die territorialen Probleme viel flexibler als bisher behandelt werden.
- Anstatt der auf dem Fachgebiet noch immer vorherrschenden Zielorientierung (Goal Orientation) muss das Prinzip der Prozessorientierung durchgesetzt werden. Als weiterer Fortschritt in dieser Hinsicht muss der „Master Plan“ zukünftig in zunehmenden Grad mit dem „Master Programm“, evtl. dem „Master Prozess“ ersetzt werden.
- Es wäre von grosser Bedeutung, wenn mit der Überhandnahme der Systemtheorie, die im Vergleich zu den gegenwärtigen, eine grössere Relevanz besitzenden Modelle neben den zweiglichen-territorialen Wechselwirkungen auch die Interdependenzen zwischen lokalen Systemen und Landessystem erfassen könnten.
- Da der Einfluss der Unsicherheitsfaktoren auf diesem Themengebiet nicht nur gegenwärtig gross ist, sondern auch in der nahen und sogar der weiteren Zukunft gross sein wird, müssen sich die Methoden periodischen Rückkopplung und Kontrolle viel systematischer als bisher in die Theorie und Praxis der Urbanistik einfügen.

Der Verfasser erwähnt zum Abschluss das Prinzip der Konvergenz, anders ausgedrückt: der asymptotischen Näherung der Pläne und Prognosen zueinander. Er vertritt die Auffassung, dass die Pläne immer mehr zwischen den — noch so extremen — Grenzen der Möglichkeiten (Prognosen-Alternativen) verbleiben werden, zugleich werden die Pläne die tatsächlichen Möglichkeiten derart angenähert, dass weder die Intuition und Phantasie der Planenden, noch die Elemente einer konstruktiven Utopie ausgeschaltet werden müssen.

SIEDLUNGS-SOZIOLOGISCHE FORSCHUNGEN IN BUDAPEST

DR. ISTVÁN SZÜCS

Die Beziehung zwischen Soziologie und Stadtplanung ist ein Problem unseres Zeitalters, das noch der Lösung bedarf. Die Aktualität des Problems hängt teils damit zusammen, dass der nach dem zweiten Weltkrieg entstandene grosse Wohnungsmangel in absehbarer Zeit abgeschafft sein wird, was eine stetige Zunahme der an den Städtebau gestellten Ansprüche mit sich bringt. Andererseits hat sich in Ungarn in den letzten 10 Jahren eine im modernen Sinne verstandene soziologische Tätigkeit, ein weiter Kreis von Fachsoziologien, darunter auch die Siedlungssoziologie entfaltet, welcher Umstand es ebenfalls begründet, diese Frage zum Gegenstand von Untersuchungen zu machen.

Die Voraussetzungen einer effektiven Entfaltung der Siedlungssoziologie sind: entsprechende theoretische Grundlagen, die Möglichkeit der Operationalisierung, sowie die Brauchbarkeit der als Ergebnis der empirischen Untersuchungen erhaltenen Informationen.

Die theoretischen und methodischen Fragen der im Laufe der Forschungsarbeit über die siedlungssoziologischen Verhältnisse Budapests erarbeiteten Lebensweisenuntersuchung können anhand einiger Ergebnisse der in den Innenpester Stadtteilen durchgeführten empirischen Untersuchungen umrissen werden. Die wichtigsten unter ihnen sind die folgenden.

Eine grundlegende Hypothese der Siedlungssoziologie ist, dass zwischen dem Wohnortmilieu und der Gesellschaft Wechselwirkungen bestehen. In diesem Sinne wird die Gesellschaft mit der räumlichen Struktur und mit der Lebensweise charakterisiert. Der Begriff „Wohnortmilieu“ umfasst die folgenden Merkmale: Anordnung innerhalb der Stadtstruktur, institutionelle Versorgung, Bebauungsweise, Merkmale der Wohngebäude und der Wohnungen.

Die räumliche Struktur der Gesellschaft steht mit den gegenwärtigen Merkmalen des Wohnortmilieus in engem Zusammenhang und im Falle ihrer Veränderung (z. B. infolge Rekonstruktionsmassnahmen) wird sich auch die räumliche Struktur in im voraus bestimmbarer Weise ändern.

Im Rahmen der siedlungssoziologischen Forschung werden zur Untersuchung der Lebensweise der Gesellschaft gewisse Einschränkungen angewandt. Die Untersuchungen über die Lebensweise können in vier Hauptgruppen zusammengefasst werden:

a) Als Ausgangspunkt der Untersuchung dient die Analyse der Wohnungsverhältnisse, der Wohnungslage der Familien. Das ist von zwei-

facher Bedeutung, da die Wohnung, als Teil des Wohnortmilieus, ein die Lebensweise beeinflussender Faktor, zugleich aber auch eine Erscheinungsform der Lebensweise ist.

b) Die Beziehungen zwischen Familienfunktionen und gesellschaftlichen Einrichtungen umfassen zahlreiche Elemente der Lebensweise (z. B. Kinderbetreuung, Einkäufe, Haushaltsfunktionen und ihr Zusammenhang mit den gesellschaftlichen Einrichtungen).

c) Im Rahmen der gesellschaftlichen Beziehungen erstreckt sich die Untersuchung auf die Beziehungen zu Nachbarn, Verwandten und Freunden. Die gesellschaftlichen Beziehungen, als wichtige Faktoren der Gebundenheit an die Gesellschaft, haben beim Formen des Werturteils der Familien, bei der Herausbildung einer fortschrittlichen Denkweise usw. eine wichtige Rolle.

d) Die Inanspruchnahme der kulturellen und Vergnügungseinrichtungen, sowie sonstige räumliche Aspekte der Freizeitgestaltung erscheinen bei siedlungssoziologischen Untersuchungen der Lebensweise als wichtiger Faktor.

Aus der Gesamtheit dieser Faktoren und Merkmale kann ein Haupttyp der Lebensweise abgeleitet werden, der sich je nach der sozialen Schichtung und dem Wohnortmilieu, komplex herausbildet.

Die empirischen Untersuchungen haben die vorstehend erläuterten theoretischen Überlegungen auch praktisch bestätigt. Das sei mit drei Beispielen verdeutlicht:

a) Der Aufenthalt im Freien steht sowohl bei den Kindern, als auch bei den Erwachsenen mit den Gegebenheiten des Wohnortmilieus in direktem Zusammenhang.

b) Die Innenstruktur der gesellschaftlichen Beziehungen ist bei den einzelnen sozialen Schichten unterschiedlich. Die gesellschaftlichen Beziehungen stehen jedoch auch mit dem Wohnortmilieu in direktem Zusammenhang.

c) Die Haupttypen der Lebensweise bilden sich bei den Einwohnern der verschiedenen Stadtteile in verschiedenem Anteil und auf unterschiedliche Weise heraus.

Die Untersuchung der seitens der Einwohner an den Wohnort gestellten Erwartungen bildet einen organischen Teil der Lebensweisenuntersuchung, und dient hauptsächlich als Hilfsmittel zur Erarbeitung von Prognosen.

Zur Beurteilung des Wesens der siedlungssoziologischen Forschungsarbeit gehört auch die Frage, zur Lösung welcher städtebaulichen und wohnungspolitischen Aufgaben die Ergebnisse

nutzbar gemacht werden können. Die wichtigsten unter diesen stehen in Zusammenhang mit dem räumlichen Wachstum des Stadtgebietes, mit der Planung der Sanierungs- und Rekon-

struktionsmassnahmen, mit den Beziehungen zwischen der Grosstadt und ihrem Ballungsgebiet, sowie der Ermittlung des Wohnungsbedarfs, und den Standortfragen des Wohnungsbaus.

GEGENWÄRTIGE TENDENZEN UND PROBLEME DER URBANISATION IN DEN VEREINIGTEN STAATEN

DR. ERZSÉBET VAJDOVICH

Die Urbanisation — in ihrem gegenwärtigen Entwicklungsabschnitt — führt bereits das Sprengen der traditionellen Rahmen der Stadt herbei und schafft eine qualitativ neue Siedlungsform, die Grosstadtregion. Dieser Vorgang ist in den Vereinigten Staaten vom zweiten Drittel des XX. Jahrhunderts an vorherrschend geworden und hat die Struktur der Siedungslandschaft grundlegend geändert. Seine Herausbildung wurde durch die revolutionelle Entwicklung der Kommunikation — des Verkehrs, Transports und der Nachrichtenübertragung — ermöglicht. Ein charakteristisches Merkmal dieses Entwicklungsvorgangs ist die Suburbanisation: das Wachstum der Vororte rings um die Mutterstadt. Der Strömung der Einwohner in die sich längs der Hauptverkehrslinien ausdehnenden Vororte folgen auch die Industriebetriebe, Handels- und Verwaltungsinstitutionen, während der Gebäudebestand der inneren Stadtteile immer mehr veraltet, ihr Versorgungsgrad schlechter wird, ihre Einwohnerzahl stagniert oder abnimmt (1969 lebten nur 45,3% der Einwohner der amerikanischen Grosstadtregionen in den zentralen Städten) und ihr Gebiet in zunehmenden Mass zum Wohnort der Armen, der Familien geringen Einkommens wird.

Das Wachstum der städtischen Gebiete geht mit der flächenmässigen Verringerung der landwirtschaftlichen Gebiete und regionalen Grüngebiete, mit dem Verwachsen der Städte und mit der Herausbildung von riesigen, dicht bewohnten Urbanisationsgebieten einher. Das erste und bis heute grösste Produkt dieses Vorganges ist die längs der Ostküste der Vereinigten Staaten verlaufende Megalopolis, ähnliche Tendenzen kommen aber auch in den südwestlichen und westlichen Küstengebieten in zunehmendem Ausmass zur Geltung.

Das spontane Wachstum der Städte zieht schwierige Umwelts-, wirtschaftliche, gesellschaftliche u. a. Probleme nach sich. Ihre Lösung und die Regelung der Stadtentwicklung ist zur dringenden Notwendigkeit geworden, die Verantwortung der Regional- und Stadtplanung (dieser in Amerika bis zu den letzten Jahren ziemlich vernachlässigten Tätigkeit) ist darum in unserer Zeit grösser denn je.

Mit der Planung der Grosstadtregionen beschäftigen sich private und staatliche Planungsinstitute. Ihre Arbeit ist anhand der Tätigkeit der Tri-State Transportation Commission und der Regional Plan Association gut charakterisierbar. Der Tätigkeitsbereich beider Organisationen ist die etwa 2700 km² grosse eine Bevölkerung von 18,5 Millionen zählende, drei Staaten und 22 Bezirke umfassende Grosstadtregion New York. Ihre Pläne repräsentieren zwei verschiedene Wege zur Lösung der Probleme der Region. Im Vorschlag der Tri-State Transportation Commission ist die Einschränkung des Wachstums von Manhattan, die beschränkte Entwicklung von 30 grösseren und intensivere Entwicklung von 130 kleineren Zentren, sowie die Herausbildung von 180 neuen Zentren vorgesehen. Mit diesem Vorschlag wird die bisherige dekonzentrierte Entwicklung der Region eigentlich angenommen und sogar weiter gesteigert. Die Regional Plan Association hingegen setzt die Umkehr der Dekonzentrationstendenz zum Ziel, sieht die Entwicklung von nur 24 Gegenpolen vor (meistens durch Entwicklung vorhandener Zentren) und empfiehlt ihre Verbindung mit New York und miteinander durch Massentransportlinien grosser Verkehrsgeschwindigkeit.

Der Vorschlag der Regional Plan Association ist kühn und progressiv, beruht auf gründlichen und umsichtigen wissenschaftlichen Forschungen, während für die Arbeit der Tri-State Transportation Commission die realistische Betrachtungsweise, die gründliche und umfassende Datensammlung, die laufende Auswertung der Situation und der Planungsziele kennzeichnend ist. Das optimale Ergebnis liesse sich eigentlich durch Kombination der Tätigkeit beider Organisationen herbeiführen. Die Arbeit der Mehrzahl der auf Grosstadtregionen spezialisierten staatlichen Planungsinstitute ist im wesentlichen der Arbeit der Tri-State Transportation Commission ähnlich. Die Effektivität der Arbeit wird durch den konsultativen Charakter der Pläne, durch administrative Schwierigkeiten und wegen Mangel der zur Realisierung der Vorschläge erforderlichen Finanzmittel eingeschränkt.

In der Leitung der Stadtentwicklung spielen die verschiedenen „Aktionsprogramme“ eine be-

deutende Rolle. Solche Programme sind: die Entwicklung regionaler Erholungsgebiete, der Bau neuer Städte (als charakteristisches Beispiel seien Reston und Columbia erwähnt), die Herausbildung regionaler Geschäftszentren, meistens an den Knotenpunkten der Hauptverkehrsstrassen (die regionalen Geschäftszentren ziehen die Errichtung von Bürohäusern, kulturellen und Vergnügungseinrichtungen nach sich, führen zum Ausbau von Wohngebieten grosser Bebauungshöhe und haben somit bei der Entwicklung der Vorortgebiete eine bestimmende Bedeutung), sowie — in bedeutenden Ausmass — die Rekonstruktion der Städte. Dieses letztere Programm ist auf die Erneuerung derartiger Gebiete ausgerichtet, wo die Probleme der Urbanisation am schärfsten in Erscheinung treten, nämlich in den zentralen Städten. Mit der Rekonstruktion des Stadtzentrums soll seine traditionelle Bedeutung — die in der letzten Zeit infolge Abwanderung der Einwohner und Ausiedlung der Institutionen stark abgenommen hat — wiederhergestellt werden. Die Rekonstruktion der amerikanischen Stadtzentren hat zu interessanten architektonischen Lösungen ge-

führt, gleichzeitig aber auch ungünstige soziale Auswirkungen gehabt, da die Einwohner geringen Einkommens der zum Umbau vorgesehenen Gebiete umsiedeln mussten und dadurch ihre Wohnungslage noch schwieriger geworden ist. Ähnliche Konsequenzen hatte auch die Rekonstruktion der Wohngebiete, da die alten, baufälligen, aber billigen Wohnungen durch neue, teurere Wohnungen ersetzt wurden. Zur Lösung dieses Problems wurde das „Model Cities“ Programm ins Leben gerufen, mit dem die umfassende Verbesserung der Wohnungs- und Lebensverhältnisse der armen Bevölkerung beabsichtigt ist.

Die Herausbildung der amerikanischen Grossstadtregionen und riesengrossen, zusammenhängenden Urbanisationsgebiete, die positiven und negativen Konsequenzen dieses Entwicklungsvorganges, sowie die Bestrebungen zur Lösung der Urbanisationsprobleme und Regelung des rapiden Wachstums und der Umwandlungen sind schon darum beachtenswert, weil die Entfaltung dieser Tendenz der Urbanisations auch in anderen Teilen der Welt ihren Anfang genommen hat.

DIE WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN STÄDTEBAU UND BAUTECHNIK

(Konferenz des Komitees für Siedlungswissenschaft der Ungarischen Akademie der Wissenschaften und der Ungarischen Gesellschaft für Urbanistik)

Das Komitee für Siedlungswissenschaft der Ungarischen Akademie der Wissenschaften und die Ungarische Gesellschaft für Urbanistik haben am 4. Februar 1971. eine Konferenz über den im Titel genannten Themenkreis veranstaltet, auf welcher Konferenz fünf Vorträge und vier Diskussionsbeiträge verlautet sind. Die Eröffnungsrede, die fünf Vorträge und die auf der Konferenz verlautete Zusammenfassung werden mit ihrem vollständigen Text veröffentlicht. Als Ergebnis der abschliessenden Bewertung haben die veranstaltenden Organe die folgenden Massnahmen als am dringendsten durchzuführende bezeichnet:

1. Es muss eine zuverlässige Grundlage zur Bestimmung jener Zusammenhänge geschaffen werden, die einerseits zwischen Grösse, Charakter, Konstruktion und Grundrissgestaltung, sowie Lage der zu bauenden Wohnungen, andererseits der demographischen Gliederung der Bevölkerung, ihren gegenwärtigen und voraussichtlichen Ansprüchen bestehen. Damit kann die wünschenswerte Variabilität der Wohnungen und Wohnhäuser gesellschaftlichen begründet werden.

2. Neben dieser Variabilität muss die Flexi-

bilität der Wohnungstypen, d. h. die Möglichkeit ihres späteren Umbaus, der Vereinigung zweier (evtl. mehrerer) Wohnungen, usw. angestrebt werden. Das ist notwendig, weil die Grösse und Struktur der Familien Umwandlungen erfährt und die Lebensweise sich in teils noch nicht übersehbarer, teils gegenwärtig nicht bestimmbarer Weise verändert.

3. Es ist eine Voraussetzung des wünschenswerten funktionellen und ästhetischen Niveaus der grösseren Wohngebäudeensembles, dass bei der Stadtplanung mit dieser Variabilität und Flexibilität der Wohnungen und Wohngebäude gerechnet werden kann. Darüber hinaus müssen die sich aus den natürlichen, topographischen, sozialen Gegebenheiten der Stadt ergebenden individuellen Merkmale zur Geltung gebracht werden, was in gewisser Hinsicht in der Theorie und Praxis der Siedlungsplanung zu neuen Überlegungen führen muss.

4. Die Konstruktion und die technologische Projektierung, die Planung von Wohnungen und Wohngebäuden, sowie die Stadtplanung müssen als Teile eines einheitlichen Vorgangs betrachtet werden und es sind Organisationsformen anzustreben, bei denen diese Einheit zur Geltung kommen kann. In den einzelnen Phasen des Planungsvorganges muss auch die Komplexität der fachgemässen und umfassenden Kritik gesichert werden.

SUMMARY

EVOLUTION AND TYPICAL FEATURES OF THE STRUCTURE OF HUNGARIAN CITIES

DR. KALMÁN FARAGÓ—DR. JENŐ MAJOR

The investigation of the problem identified above involved the study of all historical towns and cities of Hungary, except Budapest. Their typical structural features are pointed out through an analysis of different function areas and their relations. The understanding of the current situation required the study of inducing factors and evolution process.

The predominant function affecting the evolution of urban structure is residential, therefore the residential area has primary importance among the different function areas of the city, as well as to its extension covering the bulk of the urban area. The relatively small residential area of most of the Hungarian towns had been compact about 200 years ago, since then it underwent considerable growth, and its shape evolved as a result of different factors. Thus for instance some towns incorporated the surrounding small communities, the growth of others was limited in certain directions by topographical features, intensive farming and gardening areas, mining and industrial establishments or railroads. The linear growth of residential areas along both sides of highways leading to the city is a general phenomenon.

During the past 200 years the growth of residential area followed the growth of population, therefore the average density did not increase in most places. Development within the residential area, however, was uneven, resulting in higher density developments in the inner parts as compared to the rest. A change took place in the forms of development too: traditional „comb-like” development (a longitudinal house with one row of rooms situated along one side of the plot at right angles to the streetline) was modified as a response to the needs for higher density: one or two more sides of the plot were built in; the first single and more level detached houses were built at the end of the last century; the highest density developments with several story tenement blocks surrounding a small courtyard or a larger plot were limited to the inner parts of cities. The construction of several story apartment buildings without plot division was started in the last twenty years, and in 19 cities, where dwelling stock increased by more than 4000

units between 1949 and 1970, one or more large housing estates were developed in this way. The ratio of several story residential buildings increased as a result. This ratio as well as the average number of people housed in one building is the highest in cities with long historical past of Transdanubia and Northern Hungary, and the lowest in those of the plains of Eastern Hungary.

The bulk of residential area is divided into plots. The forms of plot division still bear on themselves the features of town planning and building of the period when the area was developed or redeveloped. From this point of view three typical cases prevail: there are irregular plots in the urban core, and regular plots in the outskirts (in most towns of the plains region); ribbon-shape plots in the urban core and residential areas with regular plot division in the outer parts (in Transdanubia and Northern Hungary); in cities where most different historical periods left their mark on the urban structure regular, ribbon-shape and irregular plot divisions prevail side by side (in cities and large towns of Transdanubia and Northern Hungary as well as in the two largest cities of the plains). Recently, the ratio of residential areas without plot division, where the space between buildings is in public use has been steadily growing. This process and the continuous transformation of irregular plots into regular tend to level out the former variety of plot divisions.

Most city centres coincide with the ancient urban core, and are closely related to the fortification system, as it can be recognized in the location of certain cultural and clerical establishments as well as in the street pattern of the centre. In towns without fortifications the centre was generally developed at the focal point of the street pattern. The location of the market place, later becoming the main square or a significant element of the central square system in most cases had primary importance: the most important public buildings were situated in or around the market place. As their number was growing, their location got scattered, and they became more and more isolated from one another. With regard to the

relation between the area of present-day city centres and of the historical urban core on the one hand and between the current significance of the city and that 200 years ago Hungarian towns and cities can be classified into five groups. In two of these groups the centre has grown beyond the confines the historical urban core. The shape of the central area is primarily affected by the pattern of main roads: the central areas developed at the function of radial streets have roughly round shape; they are similar to a semicircle or sector if situated by a ford or crossing place; longitudinal if the highways leading to the city join in a street-section; it is like a short, irregular cross, when built on crossing streets. As compared to the building height of the surrounding area, the whole central complex may be higher than the surrounding residential developments (this is typical for relatively large cities and towns with a variety of historical stratifications in their development), or else, the central area differs from the surroundings owing to a few tall buildings or more its compact, higher density development only (this is the case in most towns and cities of the plains region and in urbanizing communities). Steeples and domes of churches are usually prominent elevations, their location can be classified into three basic categories.

The area covered by industrial establishments constitutes 10 to 20 percent in industrially developed cities, and only about 1—2 percent in agricultural towns in the plains region. In the six largest cities there are 100 to 250, in small industrial or agricultural towns there are 10 to 50 registered industrial establishments. The average size of industrial sites is the largest in industrially developed cities — dependently from their size — and the smallest in farming towns. The majority — in numbers — of industrial establishments are located in residential areas, and in many cases they have unfavourable environmental areas, and in many cases they have unfavourable environmental effect. In many, mostly large cities, however, there are large contiguous areas isolated from the rest of the urban area with one large factory or several small, adjoining industrial establishments. The location of industries within the urban area is primarily attracted by smooth, level terrain, vicinity of water sources and, first of all, by good transport facilities. Industries are usually located within reach of the railway station, at one or both sides of it as well as along railroads and — recently — along highways. The relation of industrial location to the residential

area has three cases: industrial establishments are located within the confines of residential area (this is a rare case, resulting from specific circumstances); outside the residential area (in towns and cities where industrial development is recent); both outside and inside the residential area (in large cities and in those with long, continuous industrial development). Because of the large-scale industrial development of the last ten years adequate, convenient industrial sites are at premium, raising serious problems of urban structure.

Supply of public open spaces and their position in the urban structure is the most favourable in towns and cities situated along lakes or rivers and in those which used to be fortified in the past. This is the case in the majority of Transdanubian and Northern historical towns and cities which underwent continuous urban development, as well as in few ones with similar features of the plains region. The system of their open spaces is defined by topographical features and by those of the other urban structural elements in a specific way, as it is pointed out through the survey of individual towns and cities. In several other towns and cities, in spite of certain potentials for open spaces development, the distribution of open spaces is random, they are scattered and isolated. In most towns of the plains region public open spaces within the built-up area small and isolated, but the detriments following from this are somewhat qualified by the fact that the plots within the residential area are planted, and the contiguity of greenery formed in this way is broken by the fences only.

If Hungarian towns and cities are classified on the basis of their urban structure, Transdanubian towns and cities and those of the plains region on the one hand, and large and small communities on the other hand can be differentiated as having certain typical, identifiable features, owing to their historical development and geographical position, however, specific features of individual towns and cities are equally characteristic. This is why no classification can be made on the basis of common and different features of present-day urban structure in a comprehensive way. Furthermore, the continuous change of structural elements would only allow to set up a classification valid at the given moment, which, ignoring the time factor — vitally significant in the study of urban problems — would give a misleading idea about the structure of our towns and cities.

APPLICATION OF ECONOMIC INCENTIVES IN REGIONAL DEVELOPMENT AND THE WAYS OF THEIR FURTHER IMPROVEMENT

DR. GYÖRGY KÖSZEGFALVY

The new system of economic management is of advantage in planned regional and urban development, too. In the realization of regional and urban development objectives, the former system of economic management operating before 1968 was restricted to administrative and legal means. In the new system, the means of economic influence and control, partly of regulative, partly of incentive character, are also instrumental. Incentives and regulative means issued and applied so far are the following:

- charge for plot utilization regulating land use in cities, towns and villages
- local tax
- regulation of charge for water consumption
- charging the enterprises with commuting expenses of the labour force.

Furthermore, several government measures have been issued for the enhancement of industrial growth in rural areas, and for the solution of social and economic problems of coal mining areas, resulting from the structural change of power economy. For the provision of financial base of the realization of these objectives

- the fund for industrial growth of underdeveloped areas,
- fund for industrial development of coal mining areas and
- fund for the dislocation of industry of the capital have been created.

The experiences of the application of economic regulations and incentives for the enhancement of urban and regional development objectives are generally favourable. The overall and effective implementation of these methods needs of course more than three years which elapsed since the introduction of the economic reform. It should also be noted that the methods have only been implemented in a relatively limited area.

In the process of elaboration of long term national economy development scheme it has

become clear that the objectives will include — side by side with the transformation of the structure of national industry, establishment of complex food production, development of service industry — a large-scale development of infrastructure. The effective realization of these objectives requires the mansided development of the system of economic regulations and incentives.

It is fundamentally required that the system of economic regulations and incentives should be

- comprehensive, comprising all space and time relations of regional and urban development problems;
- regionally differentiated, naturally with due regard to the nationally established concepts and requirements.

On the basis of this twofold requirement, for the effective implementation of the system of economic regulations and incentives, the country's territory comprises the following areas:

- areas of selective development;
- areas effected by the structural change of power economy;
- areas of dynamic industrial growth;
- industrially underdeveloped areas;
- areas where agriculture will continue to be the primary function;
- areas suitable for the location of industries of great water consumption;
- areas for mass recreation and medical treatment.

In the application of economic regulations and incentives it has been experienced that industry, agriculture, service industry and their particular branches respond to the economic incentives and regulations in different and often in opposite ways. Therefore, when the economic regulations and incentives to be implemented for the enhancement of an area of a certain character are determined, the „sensitivity” of economic sectors has to be considered. This „sensitivity” is particularly apparent in the processing and service industries,

ON THE PROBLEM OF MEDIEVAL HUNGARIAN URBAN HIERARCHY

DR. ANDRÁS KUBINYI

Several of the recent foreign studies on urban history have pointed out that medieval towns functioned as market centres of a district. Each town had its own district, and large towns, being centres of very large districts, attracted long-distance trade, too. H. Amman especially emphasized this point in connection with South German towns. Other works include data about towns established on halting places, so called „Raststations”, by principal trade routes.

About Hungarian towns, Jenő Szücs pointed out as early as 1955 that in the Middle Ages they were market centres of areas of 10—15 km, 50—60 km and 150—160 km radius. Naturally, this treble ring prevailed around the largest towns only, the small towns were centres of the smallest, 10—15 km radius market district. These market districts were also connected to the halting places. The so-called Bannmeile ring of Hungarian towns was of two mile, i. e. one Rast radius, so the notion of halting place occurs here, too. Therefore, it can be presumed that in medieval Hungarian Kingdom there was a system of towns with an identifiable system of market districts, so that the districts of towns of different size, supplementing and overlapping one another form a hierarchical spatial order.

It is, however, difficult to prove this statement, except in the case of a few towns. Archives of a great many of our towns were destroyed during the Turkish occupation, so it is hard to find a common denominator characterising the different towns: the number of population and economic importance of most of our towns in the Middle Ages are unknown. A common denominator of a certain kind would be needed. This thesis attempts to provide it.

We have thought that by means of statistics of Hungarian students visiting foreign universities, a certain hierarchy of settlements can be established, and the representation of these settlements on a map with a mark corresponding to their place in the hierarchy, provides a spatial system. Our starting point was that the economic importance of a settlement by all means affected the number of students going from there to study on abroad. Data provided in this way point both to the cultural standard and to the economic importance of the settlement concerned. This is underlined in another of our theses about Buda, the capital of this country and Pest, its twin city. Our investigation extended to a pe-

riod of seventy five years, from 1440 to 1514. At that time there was no university in the Hungarian Kingdom, save the university of Pozsony existing for a few years. The seventy five year period is divided into three twenty five year spaces of time.

As a result of our preliminary investigations, according to university registrations, the towns were distributed into six groups each being on subsequent levels of hierarchical order. The first group consisted of Buda and its twin city Pest only, which clearly shows that the centre of Hungarian settlement structure was already the capital. The next group was made up — interestingly enough — by towns situated near to the border: Pozsony, Körmöcbánya and Kassa (now in Czechoslovakia), Brassó and Nagyszécheny (now in Roumania), Szeged and Sopron. Apart from the two Transylvanian towns, they are in about equal distance from Budapest, and the distance between each other is about 24 miles, which justifies the existence of the above mentioned two-mile system. Nagyvárad (now in Roumania) and Pécs, both belonging to the third group, are in the same distance from the capital. If these latter are included in the second group, it becomes clear that, apart from the two Transylvanian towns, these border towns are placed in about the same distance from each other (except Pozsony and Sopron). Thus, it can be concluded that Hungarian towns formed a distinct pattern, and in this spatial order the towns on the lower levels of the hierarchy had their definite location, largely determined by the principal trade routes.

During the three twenty five year periods, a certain restructuring of urbanization pattern can also be identified. It is due to the growing power of the country's capital, the stagnation of the second group towns and to the economic decline of the medium size towns belonging to the third group, whereas the small towns were undergoing some growth. This development led to a certain polarization of the urbanization pattern: a polarization in favour of the capital and the small towns, and to the detriment of the medium size towns.

The urbanization pattern was affected, alongside with the system of trade routes, by the system of land ownership to a certain extent. The majority of significant towns were royal property, and intensive urbanization was typical in areas where the king was the landowner. The development of towns in the possession of aristocrats was likely to be hampered by the

aristocratic power. Probably it was not by chance that Pécs and Nagyvárad, to be classified as second group towns according to their location, but being on the third level of the hierarchical order if the evaluation is based on the number of students sent to universities, were in the possession of the clergy.

Finally, the share of craftsmen's sons in the number of registered students sent from a town

may also be of interest. From this it can be assumed that industry was on the highest level in the Saxon towns of Transylvania.

The data give also evidence to the fact that the so called „oppida”, towns enjoying limited autonomy, or at least the most important ones were also components of the Hungarian urbanization pattern.

PREVISION AND FORECASTING IN URBAN PLANNING AND RESEARCH

DR. FERENC VIDOR

The author is primarily interested in the relationship of urban planning and prevision. At the outset, he traces the development of the human understanding of time: the amplification of the scope of five senses by the emergence of a „sixth sense”, the human intellect, creating the notion of time and basing on memory and prevision. The visions and profecies are described as being the historical antecedents of modern planning and scientific prevision, and the significance of psychological „pontifex symbols” (bridging between past and future, man and the world) is underlined, as important though to date ignored contributors to the evolution of the approach to urban problems.

From a survey of historical aspects it can be concluded that planning is necessary when the events and phenomena of the future are uncertain. Planning is hardly needed in case of high probabilities, when for instance it can be foreseen that the chemical reaction of certain materials will produce the same new compound, whenever the process is repeated in exactly the same conditions. In such cases, in everyday life, neither planning nor forecasting is mentioned, because prevision of the outcome is taken for granted.

The notion of forecasting appears in problems where the level of exactness is limited. Human thinking is likely to eliminate forecasting in the case of both extremities: when future events will „certainly” take place, and in areas lacking any kind of certainty. Comparing planning and forecasting, the author thinks that the plans are first of all *action oriented*, dominated by the endeavour to correct, shape, create, select among desired and possible events, decide the road to be taken, whereas forecasts are close to *learning*, and reflect — among others — the resistance of the world to change and transformation. Whereas planning is dominated by individual and social *aims, endeavours, desires*, forecasting holds *realistic* view, and tries to eliminate form the plans every-

thing that is beyond actual possibilities. In contrast to the free soaring of plans, the forecasts are to limit and hamper, likely to be their sensible, scientific and delimiting control.

The author thoroughly analyses the role of utopian thinking in urban planning and forecasting, the effect of the rapidly growing amount of information on urban and regional planning and research, reminding of the danger that pseudo-information is spreading alongside with *real* information.

In the conclusion, a few proposals are made for the advancement of the area:

- The importance of teamwork is underlined, involving the specialists' consciously assumed anonymity.
- It is necessary to approach spatial problems in a much more flexible way.
- The concept of process orientation is emphasized as against the still prevailing goal orientation. The role of „master plans” should be largely assumed by „master programs” or „master process”.
- Systems approach could contribute to the formulation of models incorporating both regional-economic and local-national inter-relationships.
- The effect of the factors of uncertainty is still great, and will continue to be great both in the near and in the distant future, therefore periodical feedback and control need to become a much more regular practice in urban research and planning.
- Finally, the author points to the convergence of planning and forecasting, or, in other words, to the concept their asymptotical approach. It is thought that planning will increasingly respect — at least the extreme — limits of possibilities (the scope of alternative forecasts), but while getting close to realities, neither the elements the planner's intuition and phantasy, nor those of constructive utopia will be lost.

RESEARCH WORK ON URBAN SOCIOLOGY IN BUDAPEST

DR. ISTVÁN SZÜCS

Relationship of sociology and city planning is a current issue. It has come into the limelight partly because the acute housing shortage brought about by World War II is nearly liquidated, and thus the claim for a higher standard city planning is growing. The timeliness of the problem is underlined by the progress of modern sociological research which was unfolding in Hungary during the last ten years, by the specialization of the general science and the emergence, among others, of urban sociology.

The effectiveness of urban sociology requires solid theoretical basis, the possibility of systematic performance and the applicability of information provided by empirical surveys.

The theory and methods of the study of living patterns elaborated by urban sociologists of Budapest are based on the empirical surveys made in the inner districts of the city. These results are summarized in the following.

The fundamental hypothesis of urban sociology is that living environment and society are in interaction. Thus, society can be characterized by a spatial structure and living pattern. Living environment is featured by the location in the city, supply of public facilities, mode of physical development and dwelling quality.

Spatial structure of society is in close relationship with the current features of living environment, and the change of these latter (as a result of urban renewal for instance), will be followed by a change of spatial structure in a predictable way.

Urban sociology studies living patterns in a somewhat restricted way. The questions raised can be grouped as follows:

- The starting point of the study of living patterns is the investigation of dwelling conditions. It is important from two aspects: the dwelling as a part of living environment affects the living pattern, at the same time, it is a manifestation of the living pattern.
- Household functions (childcare, shopping,

cooking, cleaning etc.) and their relation to public facilities are typical features of living pattern.

- In the context of social interactions, the relations to neighbours, friends, relatives are investigated. Social relations, important elements of social adjustment, largely influence the value system of families, contribute to the development of contemporary way of thinking etc.
- The inquiry about the visits to cultural and entertainment facilities and about other spatial relations of leisure-time activities is an important element of the study of urban sociological aspects of living pattern.

These features combine to form the general type of living pattern influenced by the position in the social structure and by the living environment in a complex way.

The above expounded theoretical considerations were testified by the empirical surveys. It can be illustrated in three examples:

- Open air activities both of children and grown-ups are in close relationship with the quality of the living environment.
- The internal pattern of social relations is unlike in different social layers, but it is largely influenced by the living environment.
- The main types of living pattern occur in different proportions and evolve in different ways in the various urban districts.

The study of the expectations as to living environment are important elements of the study of living pattern, and it contributes to the elaboration of forecasts.

The evaluation of urban sociological research includes the definition of areas of city planning and housing policy where the application of its results can be of use. These areas are primarily those related to urban expansion, renewal and redevelopment, relationship of the city and its region, survey of housing needs, allocation of residential construction.

CURRENT TENDENCIES AND PROBLEMS OF URBAN DEVELOPMENT IN THE UNITED STATES

DR. ERZSÉBET VAJDOVICH

In the United States urban explosion and the development of metropolitan regions has been a dominant feature of urbanization since the

late 1930's, and has made its impact on the settlement pattern of the country.

Urban explosion is largely due to the drama-

tic development of transport and communications of the last decades. Its characteristic feature is the growth of suburbs around the mother city. The movement of the urban population to suburban areas stretching along the main transport lines is followed by that of commercial facilities as well as of offices and industries. Meanwhile, inner cities (both their building stock and their services) become more and more obsolete, their population stagnates or declines (in 1969 only 45.3 per cent of metropolitan area population lived in the central cities), and they become predominantly the home of the poor.

The expansion of urban areas to the detriment of agricultural and regional open spaces results in the development of large, densely populated urbanized regions. The first and by now the largest product of this trend is the Megalopolis of the Northeastern seaboard, but similar development at increasing speed can be traced on the Southwestern and Western seaboard, too.

Uncontrolled metropolitan growth gives rise to serious environmental, economic, social etc. problems. Their solution and the mastering of urban growth has become a vital necessity, and therefore the responsibility of urban and regional planners (a rather overlooked function in America up to the recent years) is greater than ever. Planning of metropolitan areas is carried out by private and government sponsored organizations. Their activities can be illustrated by a short survey of the work of the Tri-State Transportation Commission and of the Regional Plan Association, both concerned with the development of the New York Metropolitan Region including 22 counties of three states, covering about 1,000 square miles (cca 2,700 square kilometers) with a population of 18.5 million. These two organizations have prepared their plans for the region representing two different approaches to the solution of its problems. In its plan the Tri-State Transportation Commission proposes to restrict the growth of Manhattan, to increase but slightly the weight of the 30 largest centers, somewhat more that of the 130 smaller centers, and to set up 180 new growth centers.

The Tri-State Transportation Commission thus accepts and proposes to further increase the deconcentrated, diffused character of the development of the region. In contrast with this recommendation, the Regional Plan Association suggests to reverse the tendency of deconcentration by designating only 24 (mostly existing) growth centers to be connected with New York City and with each other by rapid mass transport lines.

The proposal of the Regional Plan Association is bold and progressive, basing on thorough scientific investigations, whereas the work of the Tri-State Transportation Commission is marked by realistic approach, careful and comprehensive data collection and continuous reevaluation of the current situation and of planning objectives. The combination of the activities of both organizations would bring about positive results.

The work of most of the government sponsored metropolitan planning organizations is rather similar to that of the Tri-State Transportation Commission. Their effectiveness is restricted by the advisory character of the plans, by administrative difficulties and by the lack of financial power to carry out their proposals.

In the control of urban growth, important role is played by the different action programs. Such action programs are the development of regional recreation areas, construction of new towns to accomodate further growth (their typical examples are Reston and Columbia), that of regional shopping centers at the interchange of motorways in most cases (they attract the location of offices, cultural and entertainment facilities as well as higher density residential development, thus channeling the growth of outlying areas) and, significantly, urban renewal. This latter is concerned with the areas where problems are the most acute: with central cities. Renewal of city centers endeavor to re-establish the traditional significance of city centers which has declined as their population and business tends to move to the outlying areas. Renewal of American city centers has produced interesting architectural results, but has unfavorable social effects, as the low income inhabitants of the central areas under redevelopment are relocated, thus their housing conditions are even more aggravated. Renewal of urban residential areas affects the life of the population similarly, because old, delapidated and cheap housing stock is replaced by new and expensive one. The Model Cities program is an attempt to give positive solution to this problem. This program intends to improve the living and housing conditions of the poor in a comprehensive way.

The development of metropolitan areas and large, contiguous urban regions in the United States, the positive and negative effects produced by this process, as well as the efforts to overcome urban problems and to accomodate rapid growth and change deserves attention especially because this tendency of urban development is beginning to unfold in several parts of the world.

Conference of the Committee for Urban Studies of the Hungarian Academy of Sciences and the Society of Hungarian Planners

On the 4th of February, 1971, the Committee for Urban Studies of the Hungarian Academy of Sciences and the Society of Hungarian Planners held a conference to discuss the relationship of city planning and building technology. Five papers were presented, followed by four commentary notes. The texts of the introductory note, five papers and final statement are published here in full length. In the final statement, the following proposals were formulated as the most urgent tasks:

— Size, character, plan, structural formation and location of new dwellings should be determined in relation to the demographical features, current and future demands of the population. This relationship should be elaborated on solid conceptual basis and reliable information, in order to provide sociological evidence for the need for a wide

variety of dwelling units and residential buildings.

- Besides variety, the flexibility of new dwellings is required (they should be transformable, expandable etc.), because family size and structure is changing, so is living pattern. The mode and outcome of this change can be only partly predicted.
- The precondition of adequate functional and aesthetic quality of residential areas is the provision for the above mentioned variety and flexibility of dwellings and blocks. Furthermore, relevance should be given to the specific natural, topographical, sociological features of the city, involving new solutions in city planning and research.
- Design of building structures and construction technology, of dwelling units and residential buildings as well as urban planning and design should be components of a single project relevant in the organisational set-up. Each phase of planning and design process should be subject to professional and public control.

TARTALOMJEGYZÉK

<i>Dr. Faragó Kálmán—Dr. Major Jenő: A magyar városok szerkezeti jellegzeteségei és azok kialakulása</i>	5
I. A lakóterület alakja, beépítése és telekviszonyai	6
II. A városközpont helye, tartalma és belső szerkezete	21
III. Az ipari munkahelyek koncentrációja, elhelyezkedése és kapcsolatai	29
IV. A zöldterületi rendszerek városszerkezeti összefüggései	35
<i>Dr. Kőszegfalvi György: A területi jellegű gazdasági ösztönzők alkalmazásának tapasztalatai és továbbfejlesztésének lehetőségei</i>	43
<i>Dr. Kubinyi András: A középkori magyarországi városhálózat hierarchikus térbeli rendjének kérdéséhez</i>	58
<i>Dr. Vidor Ferenc: Prognosztikus elemek jelentősége a települések kutatásában és tervezésében</i>	79
<i>Dr. Szűcs István: A budapesti településszociológiai kutatómunkáról</i>	93
<i>Vajdovichné dr. Visy Erzsébet: Az urbanizáció mai tendenciái és problémái az Egyesült Államokban</i>	105
<i>A városépítés tudományos művelésének helyzete</i>	117
<i>A városépítés és az építési technika kölcsönhatásai. A Magyar Tudományos Akadémia Településtudományi Bizottsága és a Magyar Urbanisztikai Társaság konferenciája</i>	125
Megnyitó: <i>Dr. Perényi Imre</i>	125
Referátum: <i>Dr. Korompay György</i>	127
Korreferátumok:	
<i>Csordás Tibor</i>	132
<i>Dr. Bonta János</i>	135
<i>Dr. Sebestyén Gyula</i>	139
<i>Dr. Kovácsházy Frigyes</i>	141
Összefoglaló: <i>Dr. Faragó Kálmán</i>	144
Idegen nyelvű összefoglalók	
Резюме	148
Zusammenfassung	156
Summary	165

Felelős kiadó a Magyar Urbanisztikai Társaság igazgatója
A kiadói munkát a Műszaki Könyvkiadó végezte
A kézirat nyomdába érkezett: 1971. december
Példányszám: 1000. Terjedelem 22 (A5) ív
Készült: linószedéssel, íves magasnyomással
az MSZ 5601-59 és 5602-55 szerint
71-6645 — Szegedi Nyomda